

SENATE



SÉNAT

CANADA

JOURNALS OF THE SENATE

JOURNAUX DU SÉNAT

1st Session, 42nd Parliament
68 Elizabeth II

1^{re} session, 42^e législature
68 Elizabeth II

N° 295

Monday, June 3, 2019

Le lundi 3 juin 2019

6 p.m.

18 heures

The Honourable GEORGE J. FUREY, Speaker

L'honorable GEORGE J. FUREY, Président

The Members convened were:

Les membres présents sont :

The Honourable Senators

Les honorables sénateurs

Anderson	Dawson	Greene	Mégie	Richards
Andreychuk	Day	Griffin	Mitchell	Ringuette
Batters	Deacon (<i>Nova Scotia—</i>	Harder	Miville-Dechêne	Saint-Germain
Bellemare	<i>Nouvelle-Écosse</i>)	Housakos	Mockler	Seidman
Black (<i>Alberta</i>)	Dean	Joyal	Moncion	Simons
Boisvenu	Downe	Klyne	Moodie	Sinclair
Boniface	Doyle	Kutcher	Munson	Smith
Bovey	Duffy	LaBoucane-Benson	Neufeld	Stewart Olsen
Boyer	Duncan	Lankin	Ngo	Tannas
Busson	Dupuis	Lovelace Nicholas	Oh	Tkachuk
Campbell	Dyck	MacDonald	Omidvar	Verner
Carignan	Forest	Manning	Pate	Wallin
Christmas	Forest-Niesing	Marshall	Patterson	Wells
Cordy	Francis	Martin	Petitclerc	Wetston
Cormier	Furey	Massicotte	Plett	White
Coyle	Gagné	McCallum	Poirier	
Dagenais	Galvez	McInnis	Pratte	
Dalphond	Gold	McIntyre	Ravalia	

The Members in attendance to business were:

Les membres participant aux travaux sont :

The Honourable Senators

Les honorables sénateurs

Anderson	Dawson	Greene	Mégie	Richards
Andreychuk	Day	Griffin	Mitchell	Ringuette
Batters	Deacon (<i>Nova Scotia—</i>	Harder	Miville-Dechêne	Saint-Germain
Bellemare	<i>Nouvelle-Écosse</i>)	Housakos	Mockler	Seidman
Black (<i>Alberta</i>)	Dean	Joyal	Moncion	Simons
Boisvenu	Downe	Klyne	Moodie	Sinclair
Boniface	Doyle	Kutcher	Munson	Smith
Bovey	Duffy	LaBoucane-Benson	Neufeld	Stewart Olsen
Boyer	Duncan	Lankin	Ngo	Tannas
Busson	Dupuis	Lovelace Nicholas	Oh	Tkachuk
Campbell	Dyck	MacDonald	Omidvar	Verner
Carignan	Forest	Manning	Pate	Wallin
Christmas	Forest-Niesing	Marshall	Patterson	Wells
Cordy	Francis	Martin	Petitclerc	Wetston
Cormier	Furey	Massicotte	Plett	White
Coyle	Gagné	McCallum	Poirier	
Dagenais	Galvez	McInnis	Pratte	
Dalphond	Gold	McIntyre	Ravalia	

The first list records senators present in the Senate Chamber during the course of the sitting.

La première liste donne les noms des sénateurs présents à la séance dans la salle du Sénat.

An asterisk in the second list indicates a senator who, while not present during the sitting, was in attendance to business, as defined in subsections 8(2) and (3) of the [Senators Attendance Policy](#).

Dans la deuxième liste, l'astérisque apposé à côté du nom d'un sénateur signifie que ce sénateur, même s'il n'était pas présent à la séance, participait aux travaux, au sens des paragraphes 8(2) et (3) de la [Politique relative à la présence des sénateurs](#).

PRAYERS**SENATORS' STATEMENTS**

Some Honourable Senators made statements.

ROUTINE PROCEEDINGS**Tabling of Documents**

The Honourable the Speaker tabled the following:

Report of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner on the performance of his duties and functions under the *Conflict of Interest Act* in relation to public office holders, for the fiscal year ended March 31, 2019, pursuant to the *Parliament of Canada Act*, R.S.C. 1985, c. P-1, sbs. 90(1)(b).—Sessional Paper No. 1/42-3080.

o o o

The Honourable Senator Harder, P.C., tabled the following:

2016-17 Annual Report of the Office of the Federal Ombudsman for Victims of Crime.—Sessional Paper No. 1/42-3081.

Presenting or Tabling Reports from Committees

The Honourable Senator Tkachuk, Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, presented the committee's seventeenth report (*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, with a recommendation*).

(The report is printed as an appendix at pages 4911-4922.)

The Honourable Senator Tkachuk moved, seconded by the Honourable Senator MacDonald, that the report be placed on the Orders of the Day for consideration at the next sitting.

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

PRIÈRE**DÉCLARATIONS DE SÉNATEURS**

Des honorables sénateurs font des déclarations.

AFFAIRES COURANTES**Dépôt de documents**

L'honorable Président dépose sur le bureau ce qui suit :

Rapport du commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique sur l'exécution de ses responsabilités et fonctions en vertu de la *Loi sur les conflits d'intérêts* en rapport avec les titulaires de charge publique, pour l'exercice terminé le 31 mars 2019, conformément à la *Loi sur le Parlement du Canada*, L.R.C. 1985, ch. P-1, al. 90(1)(b).—Document parlementaire n° 1/42-3080.

o o o

L'honorable sénateur Harder, C.P., dépose sur le bureau ce qui suit :

Rapport annuel 2016-2017 du Bureau de l'ombudsman fédéral des victimes d'actes criminels—Document parlementaire n° 1/42-3081.

Présentation ou dépôt de rapports de comités

L'honorable sénateur Tkachuk, président du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, présente le dix-septième rapport du comité (*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, avec une recommandation*).

(Le rapport se trouve en annexe, pages 4911 à 4922.)

L'honorable sénateur Tkachuk propose, appuyé par l'honorable sénateur MacDonald, que le rapport soit inscrit à l'ordre du jour pour étude à la prochaine séance.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Notices of Motions

With leave of the Senate,
The Honourable Senator Joyal, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Day:

That the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs be authorized to meet on Wednesday, June 5, 2019, at 2:30 p.m., for the purpose of its study on Bill C-78, An Act to amend the Divorce Act, the Family Orders and Agreements Enforcement Assistance Act and the Garnishment, Attachment and Pension Diversion Act and to make consequential amendments to another Act, even though the Senate may then be sitting, and that the application of rule 12-18(1) be suspended in relation thereto.

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

QUESTION PERIOD

The Senate proceeded to Question Period.

ORDERS OF THE DAY

DEFERRED VOTES

At 6:48 p.m., pursuant to the order adopted by the Senate on May 30, 2019, the Senate proceeded to the taking of the deferred standing vote on the motion in amendment of the Honourable Senator Smith, to the subsidiary motion of the Honourable Senator Wallin, to the motion of the Honourable Senator Seidman, seconded by the Honourable Senator Boisvenu, that the Senate agree to the amendments made by the House of Commons to Bill S-228, An Act to amend the Food and Drugs Act (prohibiting food and beverage marketing directed at children).

The question being put on the motion in amendment of the Honourable Senator Smith, seconded by the Honourable Senator Martin:

That the motion be not now adopted, but that it be amended by adding the following after the word “report”:

“, and that the committee hold no fewer than five meetings”.

The motion in amendment was negatived on the following vote:

Préavis de motions

Avec le consentement du Sénat,
L'honorable sénateur Joyal, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénateur Day,

Que le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles soit autorisé à se réunir le mercredi 5 juin 2019, à 14 h 30, aux fins de son étude du projet de loi C-78, Loi modifiant la Loi sur le divorce, la Loi d'aide à l'exécution des ordonnances et des ententes familiales et la Loi sur la saisie-arrêt et la distraction de pensions et apportant des modifications corrélatives à une autre loi, même si le Sénat siège à ce moment-là, et que l'application de l'article 12-18(1) du Règlement soit suspendue à cet égard.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

PÉRIODE DES QUESTIONS

Le Sénat procède à la période des questions.

ORDRE DU JOUR

VOTES REPORTÉS

À 18 h 48, conformément à l'ordre adopté par le Sénat le 30 mai 2019, le Sénat aborde le vote par appel nominal reporté sur la motion d'amendement de l'honorable sénateur Smith, à la motion subsidiaire de l'honorable sénatrice Wallin, à la motion de l'honorable sénatrice Seidman, appuyée par l'honorable sénateur Boisvenu, que le Sénat agrée aux amendements de la Chambre des communes au projet de loi S-228, Loi modifiant la Loi sur les aliments et drogues (interdiction de faire de la publicité d'aliments et de boissons s'adressant aux enfants).

La question est mise aux voix sur la motion d'amendement de l'honorable sénateur Smith, appuyée par l'honorable sénatrice Martin,

Que la motion ne soit pas maintenant adoptée, mais qu'elle soit modifiée par adjonction, immédiatement après le mot « rapport » de ce qui suit :

« , et que le comité tienne au moins cinq réunions ».

La motion d'amendement est rejetée par le vote suivant :

YEAS—POUR

The Honourable Senators—Les honorables sénateurs

Anderson	Doyle	Marshall	Oh	Stewart Olsen
Andreychuk	Duffy	Martin	Patterson	Tannas
Batters	Griffin	McInnis	Plett	Tkachuk
Boisvenu	Housakos	Mockler	Poirier	Verner
Carignan	MacDonald	Neufeld	Richards	Wallin
Dagenais	Manning	Ngo	Smith	Wells—30

NAYS—CONTRE

The Honourable Senators—Les honorables sénateurs

Bellemare	Coyle	Francis	Lankin	Petitclerc
Black (<i>Alberta</i>)	Day	Gagné	Massicotte	Pratte
Boniface	Deacon (<i>Nova Scotia—</i>	Galvez	McCallum	Ravalia
Bovey	<i>Nouvelle-Écosse</i>)	Gold	Mégie	Ringuette
Boyer	Dean	Greene	Mitchell	Saint-Germain
Busson	Duncan	Harder	Miville-Dechéne	Simons
Campbell	Dupuis	Joyal	Moncion	Sinclair—46
Christmas	Dyck	Klyne	Moodie	
Cordy	Forest	Kutcher	Omidvar	
Cormier	Forest-Niesing	LaBoucane-Benson	Pate	

ABSTENTIONS—ABSTENTIONS

The Honourable Senators—Les honorables sénateurs

Dalphond	Downe	Munson	Wetston—4
----------	-------	--------	-----------

GOVERNMENT BUSINESS**Bills – Third Reading**

Order No. 1 was called and postponed until the next sitting.

o o o

Third reading of Bill C-69, An Act to enact the Impact Assessment Act and the Canadian Energy Regulator Act, to amend the Navigation Protection Act and to make consequential amendments to other Acts, as amended.

The Honourable Senator Mitchell moved, seconded by the Honourable Senator Black (*Alberta*), that the bill, as amended, be read for a third time.

After debate,

In amendment, the Honourable Senator McCallum moved, seconded by the Honourable Senator Boyer:

That Bill C-69, as amended, be not now read a third time, but that it be further amended in clause 1,

(a) on page 16, by adding the following after line 15:

“(c.1) the extent to which the issuance of a decision statement under section 65 allowing the proponent of the designated project to carry out the designated project would be consistent with the Government of Canada’s commitment to implementing the *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples*”;

AFFAIRES DU GOUVERNEMENT**Projets de loi – Troisième lecture**

L’article n^o 1 est appelé et différé à la prochaine séance.

o o o

Troisième lecture du projet de loi C-69, Loi édictant la Loi sur l’évaluation d’impact et la Loi sur la Régie canadienne de l’énergie, modifiant la Loi sur la protection de la navigation et apportant des modifications corrélatives à d’autres lois, tel que modifié.

L’honorable sénateur Mitchell propose, appuyé par l’honorable sénateur Black (*Alberta*), que le projet de loi, tel que modifié, soit lu pour la troisième fois.

Après débat,

En amendement, l’honorable sénatrice McCallum propose, appuyée par l’honorable sénatrice Boyer,

Que le projet de loi C-69, tel que modifié, ne soit pas maintenant lu une troisième fois, mais qu’il soit modifié, à l’article 1:

a) à la page 16, par adjonction, après la ligne 15, de ce qui suit :

« c.1) la mesure dans laquelle la remise d’une déclaration au titre de l’article 65 permettant au promoteur du projet désigné de réaliser celui-ci serait compatible avec l’engagement du gouvernement du Canada de mettre en œuvre la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*; »;

(b) on page 20, by adding the following after line 19:

“(c.1) the extent to which the issuance of a decision statement under section 65 allowing the proponent of the designated project to carry out the designated project would be consistent with the Government of Canada’s commitment to implementing the *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples*”; and

(c) on page 42, by adding the following after line 25:

“(c.1) the extent to which the issuance of a decision statement under section 65 allowing the proponent of the designated project to carry out the designated project would be consistent with the Government of Canada’s commitment to implementing the *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples*”.

The Honourable Senator Omidvar moved, seconded by the Honourable Senator Gold, that further debate on the motion in amendment be adjourned until the next sitting.

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

○ ○ ○

Third reading of Bill C-77, An Act to amend the National Defence Act and to make related and consequential amendments to other Acts.

The Honourable Senator Gold moved, seconded by the Honourable Senator Omidvar, that the bill be read for a third time.

After debate,

The Honourable Senator Martin moved, seconded by the Honourable Senator Smith, that further debate on the motion be adjourned until the next sitting.

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

Bills – Reports of Committees

Consideration of the thirty-fifth report of the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology (*Bill C-83, An Act to amend the Corrections and Conditional Release Act and another Act, with amendments and observations*), presented in the Senate on May 30, 2019.

The Honourable Senator Petitclerc moved, seconded by the Honourable Senator Dean, that the report be adopted.

After debate,

The Honourable Senator Martin moved, seconded by the Honourable Senator Smith, that further debate on the motion be adjourned until the next sitting.

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

b) à la page 20, par adjonction, après la ligne 16, de ce qui suit :

« c.1) la mesure dans laquelle la remise d’une déclaration au titre de l’article 65 permettant au promoteur du projet désigné de réaliser celui-ci serait compatible avec l’engagement du gouvernement du Canada de mettre en œuvre la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*; »;

c) à la page 42, par adjonction, après la ligne 22, de ce qui suit :

« c.1) la mesure dans laquelle la remise d’une déclaration au titre de l’article 65 permettant au promoteur du projet désigné de réaliser celui-ci serait compatible avec l’engagement du gouvernement du Canada de mettre en œuvre la *Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*; ».

L’honorable sénatrice Omidvar propose, appuyée par l’honorable sénateur Gold, que la suite du débat sur la motion d’amendement soit ajournée à la prochaine séance.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

○ ○ ○

Troisième lecture du projet de loi C-77, Loi modifiant la Loi sur la défense nationale et apportant des modifications connexes et corrélatives à d’autres lois.

L’honorable sénateur Gold propose, appuyé par l’honorable sénatrice Omidvar, que le projet de loi soit lu pour la troisième fois.

Après débat,

L’honorable sénatrice Martin propose, appuyée par l’honorable sénateur Smith, que la suite du débat sur la motion soit ajournée à la prochaine séance.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Projets de loi – Rapports de comités

Étude du trente-cinquième rapport du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie (*Projet de loi C-83, Loi modifiant la Loi sur le système correctionnel et la mise en liberté sous condition et une autre loi, avec des amendements et des observations*), présenté au Sénat le 30 mai 2019.

L’honorable sénatrice Petitclerc propose, appuyée par l’honorable sénateur Dean, que le rapport soit adopté.

Après débat,

L’honorable sénatrice Martin propose, appuyée par l’honorable sénateur Smith, que la suite du débat sur la motion soit ajournée à la prochaine séance.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Reports of Committees – Other

Orders No. 22 to 28 and 33 and 34 were called and postponed until the next sitting.

○ ○ ○

Consideration of the third report of the Standing Joint Committee on the Library of Parliament, entitled *Main Estimates 2019-20: Vote 1 under Library of Parliament*, tabled in the Senate on May 30, 2019.

The Honourable Senator Moncion moved, seconded by the Honourable Senator Francis, that the report be adopted.

After debate,
The Honourable Senator Martin moved, seconded by the Honourable Senator Smith, that further debate on the motion be adjourned until the next sitting.

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

Motions

Orders No. 1 and 246 were called and postponed until the next sitting.

Inquiries

Order No. 4 was called and postponed until the next sitting.

ADJOURNMENT

At 8:34 p.m., pursuant to the order adopted by the Senate on May 30, 2019, the Senate adjourned until 2 p.m., tomorrow.

DOCUMENTS DEPOSITED WITH THE CLERK OF THE SENATE PURSUANT TO RULE 14-1(7)

Summaries of the Corporate Plan for 2019-20 to 2023-24 and of the Operating and Capital Budgets for 2019-20 of the Standards Council of Canada, pursuant to the *Financial Administration Act*, R.S.C. 1985, c. F-11, sbs. 125(4).—Sessional Paper No. 1/42-3073.

Summary of the Corporate Plan for 2019-20 to 2023-24 of the Canada Lands Company Limited, pursuant to the *Financial Administration Act*, R.S.C. 1985, c. F-11, sbs. 125(4).—Sessional Paper No. 1/42-3074.

Report on the administration of the *Atlantic Fisheries Restructuring Act* for the fiscal year ended March 31, 2019, pursuant to the Act, R.S.C. 1985, c. A-14, sbs. 8(1).—Sessional Paper No. 1/42-3075.

Rapports de comités – Autres

Les articles n^{os} 22 à 28 et 33 et 34 sont appelés et différés à la prochaine séance.

○ ○ ○

Étude du troisième rapport du Comité mixte permanent de la Bibliothèque du Parlement, intitulé *Budget principal des dépenses 2019-2020 : crédit 1 sous la rubrique Bibliothèque du Parlement*, déposé au Sénat le 30 mai 2019.

L'honorable sénatrice Moncion propose, appuyée par l'honorable sénateur Francis, que le rapport soit adopté.

Après débat,
L'honorable sénatrice Martin propose, appuyée par l'honorable sénateur Smith, que la suite du débat sur la motion soit ajournée à la prochaine séance.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Motions

Les articles n^{os} 1 et 246 sont appelés et différés à la prochaine séance.

Interpellations

L'article n^o 4 est appelé et différé à la prochaine séance.

LEVÉE DE LA SÉANCE

À 20 h 34, conformément à l'ordre adopté par le Sénat le 30 mai 2019, le Sénat s'ajourne jusqu'à 14 heures demain.

DOCUMENTS DÉPOSÉS AUPRÈS DU GREFFIER DU SÉNAT CONFORMÉMENT À L'ARTICLE 14-1(7) DU RÈGLEMENT

Sommaires du plan d'entreprise de 2019-2020 à 2023-2024 et des budgets d'exploitation et d'immobilisations de 2019-2020 du Conseil canadien des normes, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, L.R.C. 1985, ch. F-11, par. 125(4).—Document parlementaire n^o 1/42-3073.

Sommaire du plan d'entreprise de 2019-2020 à 2023-2024 de la Société immobilière du Canada limitée, conformément à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, L.R.C. 1985, ch. F-11, par. 125(4).—Document parlementaire n^o 1/42-3074.

Rapport sur l'application de la *Loi sur la restructuration du secteur des pêches de l'Atlantique* pour l'exercice terminé le 31 mars 2019, conformément à la Loi, L.R.C. 1985, ch. A-14, par. 8(1).—Document parlementaire n^o 1/42-3075.

Interim Order No. 5 Respecting Flooded Areas (81100-3-74-4), dated May 30, 2019, pursuant to the *Canada Shipping Act*, R.S.C. 2001, c. 26, s. 10.1.—Sessional Paper No. 1/42-3076.

Report on transportation in Canada for the year 2018, pursuant to the *Canada Transportation Act*, S.C. 1996, c. 10, sbs. 52(1).—Sessional Paper No. 1/42-3077.

Report of Operations under the *International River Improvements Act* for the year 2018, pursuant to the Act, R.S.C. 1985, c. I-20, s. 51.—Sessional Paper No. 1/42-3078.

Report on the operations under the *Canada Water Act* for the fiscal year ended March 31, 2018, pursuant to the Act, R.S.C. 1985, c. C-11, s. 38.—Sessional Paper No. 1/42-3079.

Arrêté d'urgence n° 5 visant les zones inondées (81100-3-74-4), en date du 30 mai 2019, conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.R.C. 2001, ch. 26, art. 10.1.—Document parlementaire n° 1/42-3076.

Rapport sur les transports au Canada pour l'année 2018, conformément à la *Loi sur les transports au Canada*, L.C. 1996, ch. 10, par. 52(1).—Document parlementaire n° 1/42-3077.

Rapport sur les activités découlant de la *Loi sur les ouvrages destinés à l'amélioration des cours d'eau internationaux* pour l'année 2018, conformément à la Loi, L.R.C. 1985, ch. I-20, art. 51.—Document parlementaire n° 1/42-3078.

Rapport sur les opérations effectuées en application de la *Loi sur les ressources en eau du Canada* pour l'exercice terminé le 31 mars 2018, conformément à la Loi, L.R.C. 1985, ch. C-11, art. 38.—Document parlementaire n° 1/42-3079.

Changes in Membership of Committees Pursuant to Rule 12-5

Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples

The Honourable Senator Sinclair replaced the Honourable Senator McPhedran (*June 3, 2019*).

Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry

The Honourable Senator Ravalia replaced the Honourable Senator Black (*Ontario*) (*June 3, 2019*).

The Honourable Senator Black (*Ontario*) replaced the Honourable Senator Ravalia (*May 31, 2019*).

Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce

The Honourable Senator Ringuette replaced the Honourable Senator Duncan (*May 31, 2019*).

Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs

The Honourable Senator Busson replaced the Honourable Senator Gold (*June 3, 2019*).

The Honourable Senator Gold replaced the Honourable Senator Kutcher (*May 31, 2019*).

The Honourable Senator Pratte replaced the Honourable Senator Moodie (*May 31, 2019*).

The Honourable Senator Dupuis replaced the Honourable Senator Pate (*May 31, 2019*).

The Honourable Senator Boisvenu replaced the Honourable Senator Frum (*May 30, 2019*).

Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology

The Honourable Senator Moodie replaced the Honourable Senator Dasko (*June 3, 2019*).

The Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Eaton (*June 3, 2019*).

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Poirier (*June 3, 2019*).

Modifications de la composition des comités conformément à l'article 12-5 du Règlement

Comité sénatorial permanent des peuples autochtones

L'honorable sénateur Sinclair a remplacé l'honorable sénatrice McPhedran (*le 3 juin 2019*).

Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts

L'honorable sénateur Ravalia a remplacé l'honorable sénateur Black (*Ontario*) (*le 3 juin 2019*).

L'honorable sénateur Black (*Ontario*) a remplacé l'honorable sénateur Ravalia (*le 31 mai 2019*).

Comité sénatorial permanent des banques et du commerce

L'honorable sénatrice Ringuette a remplacé l'honorable sénatrice Duncan (*le 31 mai 2019*).

Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles

L'honorable sénatrice Busson a remplacé l'honorable sénateur Gold (*le 3 juin 2019*).

L'honorable sénateur Gold a remplacé l'honorable sénateur Kutcher (*le 31 mai 2019*).

L'honorable sénateur Pratte a remplacé l'honorable sénatrice Moodie (*le 31 mai 2019*).

L'honorable sénatrice Dupuis a remplacé l'honorable sénatrice Pate (*le 31 mai 2019*).

L'honorable sénateur Boisvenu a remplacé l'honorable sénatrice Frum (*le 30 mai 2019*).

Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie

L'honorable sénatrice Moodie a remplacé l'honorable sénatrice Dasko (*le 3 juin 2019*).

L'honorable sénatrice Poirier a remplacé l'honorable sénatrice Eaton (*le 3 juin 2019*).

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénatrice Poirier (*le 3 juin 2019*).

APPENDIX
(see page 4905)

Monday, June 3, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

SEVENTEENTH REPORT

Your committee, 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, has, in obedience to the order of reference of December 11, 2018, examined the said bill and now reports as follows:

By a vote of 6 to 6, your committee recommends that this bill not be proceeded with further in the Senate for the reasons that follow.

INTRODUCTION

According to the bill's summary, Bill C-48 prohibits oil tankers that are carrying more than 12,500 metric tons of crude oil or persistent oil as cargo from stopping or unloading that cargo at ports or marine installations located along British Columbia's north coast from the northern tip of Vancouver Island to the Alaska border. It also prohibits loading if it would result in the oil tanker carrying more than 12,500 metric tons of oil.

Bill C-48 was introduced in the House of Commons on May 12, 2017, nearly two years after the Trudeau government was elected. On October 4, 2017 it was referred to the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, which reported the bill with one amendment on November 29 of that same year. It passed third reading in the House on May 8, 2018 and was presented at first reading in the Senate the next day. On December 11, 2018, just prior to the Christmas recess the bill was referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

Your committee took its obligation to review and study the bill seriously. It held 22 meetings totaling 52 hours and 15 minutes. It heard from 139 unique witnesses and travelled to the three provinces most affected by the Bill (British Columbia, Alberta, and Saskatchewan).

PRELIMINARY REMARKS

Your committee thinks that its recommendation to the Senate can best be understood within the context of an exchange between the Minister of Transport, Marc Garneau, the minister responsible for Bill C-48, and ISG Senator, Douglas Black, which took place during the committee's final hearing on the bill, on May 14, 2019:

Senator D. Black: I will be brief. Minister, I know you will be, as well. I want to focus on your specific level of openness to two specific potential amendments. Would you be open to an

ANNEXE
(voir page 4905)

Le lundi 3 juin 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

DIX-SEPTIÈME RAPPORT

Votre comité, 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, a, conformément à l'ordre de renvoi du 11 décembre 2018, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport comme suit :

Par un vote de 6 à 6, votre comité recommande que le Sénat ne poursuive pas davantage l'étude de ce projet de loi, et ce, pour les raisons formulées ci-après.

INTRODUCTION

Selon son sommaire, le projet de loi C-48 interdit aux pétroliers transportant une cargaison de plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants de s'arrêter ou de décharger du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants aux ports ou aux installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, soit de la pointe nord de l'île de Vancouver jusqu'à la frontière avec l'Alaska. La Loi interdit le chargement de ces hydrocarbures s'il en résultait une cargaison de plus de 12 500 tonnes métriques de ceux-ci.

Le projet de loi C-48 a été déposé devant la Chambre des communes le 12 mai 2017, près de deux ans après l'élection du gouvernement Trudeau. Il a été renvoyé le 4 octobre 2017 devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, qui a renvoyé le projet de loi avec un amendement le 29 novembre de la même année. Il a franchi l'étape de la troisième lecture à la Chambre des communes le 8 mai 2018 et a été déposé en première lecture devant le Sénat le lendemain. Le 11 décembre 2018, juste avant le congé de Noël, le projet de loi a été renvoyé devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Votre comité a pris au sérieux son obligation d'examiner et d'étudier le projet de loi. Il a tenu 22 réunions totalisant 52 heures et 15 minutes. Il a entendu 139 témoins différents et s'est déplacé dans les trois provinces les plus touchées par le projet de loi (la Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan).

OBSERVATIONS PRÉLIMINAIRES

Le Comité est d'avis que sa recommandation au Sénat peut être mieux éclairée grâce à un échange entre le ministre des Transports, Marc Garneau, responsable du projet de loi C-48, et Douglas Black, sénateur du GSI, qui s'est déroulé au cours de sa dernière audience sur le projet de loi, le 14 mai 2019 :

Sénateur D. Black : Je serai bref, ministre, et je sais que vous le serez aussi. Je veux connaître votre degré particulier d'ouverture face à deux amendements éventuels. Pourriez-vous accepter un

amendment that allows the carriage of oil products on water from Prince Rupert or Kitimat in a specific corridor to the open Pacific?

Mr. Garneau: I have said in answer to a previous question that such would be like the analogy of having a café where you have no smoking but you allow one table in the middle to do that.

Senator D. Black: I just want to confirm: So the answer is “no”

Mr. Garneau: The answer is “no” for the reason that you cannot guarantee that any spillage will stay in a corridor.

Senator D. Black: I understand. I just wanted either a “no” or “yes” on the record. We have a “no.” I presume the answer is also “no” to a potential corridor at the very northern end of the exclusion zone on the Alaska-Canadian border.

Mr. Garneau: Yes, because it’s in the defined area as well.

Senator D. Black: Thank you.

At that same meeting ISG Senator Paula Simons asked a question similar to Senator Black’s resulting in the exchange below:

Senator Simons: Following in the footsteps of my colleague Senator D. Black, would you under any circumstances accept an amendment that would either make this a real moratorium with a review after 3 to 10 years instead of a permanent ban, and will you be willing to accept an amendment that made this conditional on the acceptance and construction of TMX?

Mr. Garneau: We will receive any amendment that is proposed by the Senate and look at it very carefully. It is certainly my hope that we will be able to go forward with the Bill C-48 because it’s in my mandate letter. We will look at it very carefully before the next election.

Your committee concluded from these exchanges with the minister that even well-intended amendments to Bill C-48, that were the fruit of careful study over months of listening to witnesses on all sides and designed to address the concerns of those witnesses, would at best only be looked at carefully. In the case of some of the more meaningful amendments, they would be rejected outright. There was no commitment by the minister to accept any of the amendments that the committee proposed, although he knew full well the scope of those amendments as they were described broadly to him.

When your committee began clause-by-clause consideration of Bill C-48 the following day, the minister’s carefully-worded response to questions about how receptive he would be to accepting amendments were fresh in the minds of senators. They were, if you will, the narrow context in which your committee entertained clause-by-clause consideration of the bill. But there was also a much wider context that informed your committee’s deliberations leading to its recommendation that the Senate not proceed with the bill.

THE BILL IN CONTEXT

Your committee believes Bill C-48 cannot be viewed separately from other government initiatives and legislation that,

amendement permettant le transport de produits pétroliers à partir de Prince Rupert ou de Kitimat à l’intérieur d’un corridor défini jusqu’aux eaux ouvertes du Pacifique?

M. Garneau : J’ai répondu à une précédente question que ce serait comme avoir une table où on peut fumer au milieu d’un café où il est interdit de fumer.

Sénateur D. Black : Je désire simplement avoir une confirmation : la réponse est donc « non » ...

M. Garneau : La réponse est non, parce qu’on ne peut garantir qu’un déversement restera dans le corridor.

Sénateur D. Black : Je comprends. Je voulais simplement un « oui » ou un « non » pour le procès-verbal. Nous avons un « non ». Je présume que la réponse est aussi « non » à un éventuel corridor à l’extrémité la plus au nord de la zone d’exclusion à la frontière avec l’Alaska.

M. Garneau : Oui, parce que c’est aussi dans la région définie.

Sénateur D. Black : Merci. [Traduction]

Au cours de la même audience, la sénatrice Paula Simons, du GSI, a posé une question similaire à celle du sénateur Black, ce qui a donné l’échange suivant :

Sénatrice Simons : Je suis les traces de mon collègue, le sénateur D. Black; accepteriez-vous, sous certaines conditions, un amendement qui en ferait un vrai moratoire, avec un examen après trois ou dix ans, plutôt qu’une interdiction permanente, et qui le rendrait conditionnel à l’acceptation et à la construction du projet TMX?

M. Garneau : Nous accueillerons tout amendement proposé par le Sénat et l’étudierons très soigneusement. J’espère vraiment que nous pourrions aller de l’avant avec le projet de loi C-48, parce qu’il figure dans ma lettre de mandat. Nous l’étudierons de très près avant la prochaine élection. [Traduction]

Votre comité en a conclu que même des amendements au projet de loi C-48, qui sont bien intentionnés et sont le fruit d’une étude approfondie étalée sur plusieurs mois, ainsi que de la comparution de témoins de différentes opinions, et qui sont conçus de manière à répondre à leurs préoccupations, seraient dans le meilleur des cas envisagés soigneusement. Dans le cas des amendements les plus substantiels, ils seraient rejetés sans appel. Le ministre ne s’est pas engagé à accepter un des amendements proposés par le comité, bien qu’il en connaisse très bien la portée, puisqu’on la lui avait généralement décrite.

Lorsque votre comité a entrepris son étude article par article du projet de loi C-48 le lendemain, les réponses soigneusement formulées du ministre sur son ouverture face aux amendements étaient encore fraîches dans l’esprit des sénateurs. Elles constituaient, si vous voulez, le contexte dans lequel le comité a effectué l’étude article par article du projet de loi. Un contexte beaucoup plus général a cependant éclairé les délibérations du comité qui ont mené à la recommandation que le Sénat ne poursuive pas davantage l’étude de ce projet de loi.

LE PROJET DE LOI EN CONTEXTE

Votre comité est d’avis que le projet de loi ne peut être envisagé séparément des autres initiatives et lois du

taken together, are having a ruinous effect on Canada's resource industry and economy, most specifically in Alberta, home to Canada's oil sands.

Your committee is cognizant of the fact that Bill C-48 was tabled on the same day that the government cancelled the Northern Gateway Pipeline project. It struck your committee as overkill to cancel a pipeline to the coast and then for extra measure, to introduce a bill that prohibits the loading and unloading of crude oil at ports or marine installations in case, by some accident and notwithstanding the cancellation of the Northern Gateway, a pipeline to those ports somehow miraculously appears.

In this regard, it is interesting to note that when the Liberals proposed a tanker ban as part of its environmental package announced on June 29, 2015, in Vancouver, ForestEthics Advocacy, an anti-pipeline group, lauded the Liberal's proposal to formalize a tanker ban in northern British Columbia as the "final nail in the coffin" for the Northern Gateway Pipeline project.

The government that introduced Bill C-48 is the same government that added so many regulatory hurdles to the Energy East project that it made it impossible for the investor to proceed, and they walked away. They failed to take action to ensure that Kinder Morgan and the Trans Mountain expansion would proceed. It is now locked in limbo with the government refusing to identify a date on which construction will resume. They introduced Bill C-68, which industry representatives believe will put a halt to hydro projects in this country. They also introduced Bills C-55, C-81 and C-88.

They also introduced Bill C-69, a sweeping environmental assessment bill that upends the current review process in favour of a new and supposedly more rigorous one. The Senate is currently examining Bill C-69, the new Impact Assessment Act, which would set new standards for environmental assessment of projects such as new ports, new pipelines and new rail lines. Bill C-69 would require significantly more consultation with Indigenous communities, more consideration of the social and health impacts of energy infrastructure, and rigorous scientific studies of environmental impacts for new projects. Under that legal framework, no interprovincial pipeline or deep water port could go ahead without thorough consultation and study by an independent, arms-length agency. If we have faith in Bill C-69 and the new impact assessment regime, we should not undermine public confidence by imposing a ban that would short-circuit the new independent process before it starts.

Your committee is of the opinion that once Bill C-69 passes into law, if it is as advertised, it would surely make Bill C-48 unnecessary. The rigorous and far-reaching environmental standards and criteria it would impose on major projects, including pipelines, ports and marine installations would surely extend to the impact of relevant projects being developed in the area north of the 50th parallel.

gouvernement qui, prises ensemble, ont un effet catastrophique sur le secteur des ressources et l'économie, plus particulièrement en Alberta où se trouvent les sables bitumineux du Canada.

Votre comité est conscient du fait que le projet de loi C-48 a été déposé le jour même où le gouvernement a annulé le projet d'oléoduc Northern Gateway. L'annulation de la construction d'un oléoduc en direction de la côte, ainsi que le dépôt, pour faire bonne mesure, d'un projet de loi interdisant le chargement et le déchargement de pétrole brut dans les ports et les installations maritimes, au cas où, par hasard et malgré l'annulation du projet Northern Gateway, un oléoduc vers ces ports apparaîtrait miraculeusement, ont donné aux membres du comité l'impression d'une surenchère.

À cet égard, il est intéressant de souligner que, lorsque les libéraux ont proposé, le 29 juin 2015 à Vancouver, un moratoire relatif aux pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique dans le cadre de leur programme environnemental, ForestEthics Advocacy, un groupe luttant contre les pipelines, a applaudi leur proposition d'officialiser ce moratoire comme étant « le dernier clou dans le cercueil de l'oléoduc Northern Gateway ».

Le gouvernement qui a déposé le projet de loi C-48 est le même que celui qui a ajouté tant d'obstacles réglementaires au projet Énergie Est qu'il a empêché les investisseurs d'avancer et que ceux-ci se sont désistés. Il a omis de prendre des mesures permettant à Kinder Morgan de concrétiser le projet d'expansion du pipeline Trans Mountain, qui se trouve maintenant dans les limbes, alors que le gouvernement refuse de fixer la date du début des travaux de construction. Il a déposé le projet de loi C-68, dont les représentants de l'industrie disent qu'il mettra fin aux projets d'hydro-électricité au pays. Il a aussi déposé les projets de loi C-55, C-81 et C-88.

Il a aussi déposé le projet de loi C-69, une loi d'une portée considérable sur l'évaluation environnementale, qui élimine le processus actuel d'examen en faveur d'un nouveau processus prétendument plus rigoureux. Le Sénat étudie en ce moment le projet de loi C-69, la nouvelle Loi sur l'évaluation d'impact, qui établirait de nouvelles normes en matière d'évaluation environnementale de projets de ports, de pipelines et de voies ferrées. Le projet de loi C-69 exigerait considérablement plus de consultations auprès des collectivités autochtones, une étude plus approfondie des impacts sociaux et des conséquences pour la santé des infrastructures énergétiques ainsi que des études scientifiques rigoureuses des impacts environnementaux. Aux termes du cadre législatif, aucun projet de pipeline interprovincial ou de port en eau profonde ne pourrait aller de l'avant sans des consultations et une étude approfondie par un organisme indépendant. Si nous avons foi dans le projet de loi C-69 et le nouveau régime d'évaluation d'impact, nous ne devons pas miner la confiance de la population en imposant un moratoire qui court-circuite le nouveau processus avant même son entrée en vigueur.

Votre comité est d'avis que le projet de loi C-69 une fois adopté, s'il est tel qu'annoncé, rendra sûrement inutile le projet de loi C-48. Les normes et les critères stricts et exhaustifs que celui-ci imposera aux grands projets, y compris les pipelines, les ports et les installations maritimes, s'étendront certainement aux répercussions des projets pertinents en cours d'élaboration au nord du 50^e parallèle.

Your committee is also of the opinion that Bill C-48 cannot be viewed separately from the Government of British Columbia's decision in February 2018 to put a halt to the Trans Mountain expansion. The refusal of the federal government to exert its constitutional authority to push the pipeline through, on the basis of its interprovincial nature, cast doubt in the eyes of investors and of most Canadians – especially those in Alberta – as to the level of commitment the government had to getting any pipeline built to tidewater.

Finally, during its deliberations your committee was extremely sensitive to the economic impact of Bill C-48 and similar bills on the Canadian economy and particularly to the economies of Alberta and Saskatchewan. The Bank of Canada's Monetary Policy Report of January 2019 noted that the 2 per cent growth in GDP in the third quarter of 2018 was largely supported by government spending and that business investment in the Canadian economy fell in that same quarter, with notable weakness in the energy sector. That sluggishness continued into the first quarter of 2019. A report in the *Financial Times* on April 30, 2019, noted that falling resource production was the main culprit, with the mining and oil and gas sectors down 1.6%, its sixth consecutive drop.

With this legislation, the cancelling of Energy East, and the indecision of Kinder Morgan, Saskatchewan and Alberta can only export oil to the United States, making us reliant on a foreign country (although a good neighbour). The previous President cancelled Keystone, a Canadian financed pipeline to the Gulf coast. That could happen again. Keystone is not finished yet. Outside of pipelines (the safest method for moving oil) there is only rail and truck – hardly good methods in a so-called sophisticated transportation system. This creates competition for rail capacity traffic with Western Canadian agriculture and other resources like lumber, potash and finished manufactured goods. New railroads are a long way off. This is an indefensible strategy and puts the whole country in jeopardy. More competition for rail use makes it more expensive for other users.

The illogical arguments baffle the mind. Since the logic is to prevent oil spills by reducing the amount of tanker traffic coming and going into Canada then surely Energy East would reduce tanker traffic on the St Lawrence Seaway and the East Coast and for sure the Port of Vancouver. This situation will get worse as there will be increased energy demand in Canada, making us more dependent on foreign oil, which at the moment is not exactly fan friendly oil but rather the product of regimes where few Canadians would want to live.

The government's inability to get pipelines built and bills like C-48 and C-69 have sent a signal to investors who are staying away from Canadian energy stocks, in spite of the recent, relative recovery in Canadian oil prices.

Votre comité est aussi d'avis que le projet de loi C-69 ne peut pas être envisagé séparément de la décision de février 2018 du gouvernement de la Colombie-Britannique de mettre fin au projet d'expansion de l'oléoduc Trans Mountain. Le refus du gouvernement fédéral d'exercer sa compétence constitutionnelle afin d'imposer le passage de l'oléoduc, du fait qu'il s'agit d'un ouvrage interprovincial, laisse planer un doute aux yeux des investisseurs et de la plupart des Canadiens quant à sa volonté réelle de faire construire un oléoduc se rendant à l'océan.

Enfin, votre comité a été très sensible, au cours de ses délibérations, à l'incidence du projet de loi C-48 et d'autres projets de loi similaires sur les économies du Canada et en particulier de l'Alberta et de la Saskatchewan. Dans le *Rapport sur la politique monétaire* de janvier 2019, la Banque du Canada a fait observer que la croissance de 2 % du PIB enregistrée au troisième trimestre de 2018 avait été en grande partie soutenue par les dépenses gouvernementales, et que les investissements du secteur privé dans l'économie canadienne ont chuté au cours du même trimestre et ont montré une faiblesse notable dans le secteur de l'énergie. La morosité a persisté au cours du premier trimestre de 2019. Un rapport du 30 avril 2019 du *Financial Times* indiquait que la diminution de la production dans le secteur des ressources en était la cause principale, les secteurs des mines, du pétrole et du gaz enregistrant une baisse de 1,6 %, la sixième consécutive.

Avec cette loi, l'annulation du projet Énergie Est et l'incertitude entourant Kinder Morgan, la Saskatchewan et l'Alberta ne peuvent exporter leur pétrole qu'aux États-Unis, ce qui nous rend dépendants d'un pays étranger (quoiqu'il s'agisse d'un bon voisin). Le dernier président a annulé le projet Keystone, un projet d'oléoduc financé par des Canadiens et se rendant jusqu'au golfe du Mexique. Cela pourrait se reproduire, car Keystone n'est pas encore terminé. Sans les oléoducs (la méthode la plus sécuritaire de transporter du pétrole), il ne reste que la voie ferrée et les camions-citernes, qui sont loin d'être de bons modes de transport dans un réseau des transports prétendument sophistiqué. Cela engendre une concurrence pour la circulation sur les voies ferrées avec le secteur agricole de l'Ouest canadien et les autres ressources, comme le bois d'œuvre, la potasse et les biens transformés. La construction de nouvelles voies ferrées est une entreprise de longue haleine. Cette stratégie est indéfendable et met le pays en péril. La demande accrue de transport ferroviaire le rend encore plus onéreux pour les autres utilisateurs.

Le manque de logique des arguments est stupéfiant. S'il est logique de prévenir les déversements d'hydrocarbures en réduisant la circulation des pétroliers à destination et en partance du Canada, alors Énergie Est réduirait la circulation des pétroliers sur le fleuve Saint-Laurent et la côte est ainsi que, certainement, dans le port de Vancouver. La situation empirera au fur et à mesure que la demande d'énergie augmentera au Canada, nous rendant plus dépendants du pétrole étranger, qui pour le moment n'est pas du pétrole exactement amical, mais est plutôt produit par des régimes sous lesquels peu d'entre nous voudraient vivre.

L'incapacité du gouvernement de faire construire des oléoducs ainsi que des projets de loi comme le C-48 et le C-69 ont envoyé un signal aux investisseurs, qui boudent les actions des entreprises canadiennes du secteur de l'énergie malgré la récente hausse relative du prix du pétrole canadien.

REASONS WHY THE SENATE SHOULD NOT PROCEED WITH THE BILL

The Bill Does Not Do what it Purports

Your committee believes that Bill C-48 is a case of bait and switch. In the summer of 2015, in the lead up to the federal election campaign, Liberal leader Justin Trudeau travelled to Vancouver to announce his party's plans for the environment. Included in that announcement was the intention to formalize the voluntary tanker ban off the coast of northern British Columbia. When Minister Garneau appeared before the committee on March 20, 2019, he referenced that announcement as the reason the government was committed to Bill C-48. It was the fulfillment of and an election promise he implied. His exact words were:

“The act formalizes a commitment the Prime Minister made in Vancouver on September 10, 2015, during the last federal election as one of the centrepieces of our plan to protect Canada's oceans. This was later confirmed in my mandate letter. I want to be clear that we promised this to Canadians during the last election, and I am delivering on that promise.” When he reappeared before your committee on May 14, 2019, he similarly stated:

“It is certainly my hope that we will be able to go forward with Bill C-48 because it's in my mandate letter.”

It is worth quoting the portion of the mandate he is referring to. The Prime Minister writes:

“In particular, I will expect you to work with your colleagues and through established legislative, regulatory, and Cabinet processes to deliver on your top priorities.”

One of those priorities identified is to:

“Formalize a moratorium on crude oil tanker traffic on British Columbia's North Coast, working in collaboration with the Minister of Fisheries, Oceans and the Canadian Coast Guard, the Minister of Natural Resources and the Minister of Environment and Climate Change to develop an approach.”

Your committee is concerned that the approach developed is not a formalization of a moratorium on crude oil tanker traffic on British Columbia's coast, but more specifically a ban on the unloading and loading of crude oil of more than 12,500 metric tons in Canadian ports along British Columbia's north coast. Your committee's suspicions were confirmed in testimony from Professor Ted McDorman of the Faculty of Law at the University of Victoria. Commenting on the tanker restrictions contained in Bill C-48, Professor McDorman testified:

“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

RAISONS POUR LESQUELLES LE SÉNAT NE DEVRAIT PAS POURSUIVRE L'ÉTUDE DU PROJET DE LOI

Le projet de loi n'accomplit pas ce qu'il prétend faire

Votre comité est d'avis que le projet de loi C-48 est un exemple de leurre par mots-clés. À l'été 2015, à l'amorce de la campagne électorale fédérale, le chef libéral Justin Trudeau s'est rendu à Vancouver afin d'annoncer les plans du parti en matière d'environnement. Cette annonce comprenait l'intention d'officialiser l'interdiction volontaire des pétroliers le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. Lorsque le ministre Garneau a comparu devant le Comité, le 20 mars 2019, il a cité cette annonce comme la raison pour laquelle le gouvernement tenait au projet de loi C-48. Il a sous-entendu qu'il s'agissait de respecter une promesse électorale. Ses mots exacts étaient les suivants :

« La loi officialise un engagement pris par le premier ministre à Vancouver le 10 septembre 2015, pendant les dernières élections fédérales. Il compte parmi les pièces maîtresses de notre plan visant à protéger les océans du Canada et il a été confirmé plus tard dans ma lettre de mandat. Je tiens à préciser que nous avons fait cette promesse aux Canadiens pendant les dernières élections et que je réalise cette promesse maintenant. » Lors d'une nouvelle comparution devant votre comité, le 14 mai 2019, il a poursuivi dans la même veine :

« J'espère vraiment que nous pourrions aller de l'avant avec le projet de loi C-48, parce qu'il figure dans ma lettre de mandat. » [Traduction]

Il est utile de citer la partie de son mandat à laquelle il fait référence. Le premier ministre a écrit :

« Plus particulièrement, je m'attends à ce que vous travailliez avec vos collègues et dans le respect des lois, règlements et processus du Cabinet établis pour mener à bien vos grandes priorités [...] ».

Une des priorités énoncées est la suivante :

« Élaborer une stratégie, en collaboration avec le ministre des Pêches, des Océans et de la Garde côtière canadienne, le ministre des Ressources naturelles et la ministre de l'Environnement et du Changement climatique afin d'officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique. »

Votre comité est préoccupé du fait que la stratégie élaborée n'est pas une officialisation du moratoire sur la circulation des pétroliers le long de la côte de la Colombie-Britannique, mais plus particulièrement une interdiction de charger et de décharger plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut dans les ports canadiens de cette côte. Le témoignage du professeur Ted McDorman de la faculté de droit de l'Université de Victoria est venu confirmer nos soupçons. Dans ses observations sur les détails du moratoire relatif aux pétroliers du projet de loi C-48, le professeur McDorman a livré le témoignage suivant :

« 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

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.”

Bill C-48 does not formalize a moratorium on crude oil tanker traffic on British Columbia’s north coast. It is not as advertised. While it will do nothing to address the risk of oil spills, it will be extremely effective in landlocking Alberta oil and preventing it from getting to ports in Asia.

The Science/Evidence-Based Case for Bill C-48 is Questionable

There was a lack of detailed scientific explanation or data about why this area specifically was to be subject to a ban on the movement of heavy oil. At best, the decision appeared to be based on outdated or incomplete information.

During hearings on February 20, 2019, Transport Canada Assistant Deputy Minister Lawrence Hanson was asked about this issue by Senator Julie Miville-Dechéne. His response was, in effect, that the government was bringing in the ban because it lacked sound scientific data. But it is illogical to bring in a sweeping public policy such as this as a response to a lack of information and studies. Their exchange follows below.

Senator Miville-Dechéne: On this question, have you done any assessments, studies, calculations or algorithms to measure the risks, or developed the risk index in northern British Columbia if there was an oil spill? If there were a pipeline passing through it or, indeed, greater oil transport in northern British Columbia, is there any data that would allow us to measure the risk of an oil spill?

Mr. Hanson: In fact, that’s one of the other reasons why the government views a moratorium in the current context as important. Frankly, that ecosystem and those waterways are less understood than those in the south. The actual impacts are less easy to comprehend because, on a scientific basis, we tend to know less about those waters.

So, consistent with the precautionary principle, in part because we know less about those waters — that was one of the reasons why the government wants to move forward with a moratorium.

Senator Michael MacDonald followed up on Senator Miville-Dechéne’s line of questioning. Again, Mr. Hanson responded that the ban was actually predicated on what he called the government’s diminished understanding of the regional ecosystem.

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 bons voisinages, 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. »

Le projet de loi C-48 n’officialise pas un moratoire sur la circulation des pétroliers transportant du pétrole brut le long de la côte nord de la C.-B. Ce n’est pas ce qui avait été annoncé. Il ne fera rien pour réduire les risques de déversement d’hydrocarbures, mais il sera très efficace pour interdire l’accès maritime au pétrole de l’Alberta et l’empêcher d’être transporté vers les ports asiatiques.

La preuve scientifique, fondée sur des données probantes, du projet de loi C-48 est douteuse

Il y a absence d’explications scientifiques détaillées ou de données sur les raisons pour lesquelles cette région en particulier devait faire l’objet d’un moratoire sur le transport du pétrole lourd. Au mieux, la décision semble fondée sur de l’information périmée ou incomplète.

Au cours de l’audience du 20 février 2019, la sénatrice Julie Miville-Dechéne a interrogé le sous-ministre adjoint Lawrence Hanson de Transports Canada sur cette question. Sa réponse a été qu’en effet, le gouvernement imposait le moratoire parce qu’il manquait de données scientifiques probantes. Mais il est illogique d’adopter une politique publique aussi importante que celle-là en réaction à l’absence d’information et d’études. Leur échange est reproduit ci-après.

Sénatrice Miville-Dechéne : « Justement, sur cette question, avez-vous fait des évaluations, des études, des calculs ou des algorithmes pour mesurer les risques, ou élaboré l’index de risques dans le Nord de la Colombie-Britannique s’il y avait un déversement de pétrole? S’il y avait un pipeline qui y passait ou, effectivement, un transport de pétrole plus important dans le Nord de la Colombie-Britannique, existe-t-il des données qui nous permettraient de mesurer le risque de marée noire? »

M. Hanson : « En fait, c’est l’une des autres raisons pour lesquelles le gouvernement considère qu’il est important de prévoir un moratoire dans le contexte actuel. Pour être franc, ces voies navigables et cet écosystème sont moins bien compris que ceux du sud. Les conséquences actuelles sont moins faciles à saisir parce que, d’un point de vue scientifique, nous avons tendance à moins connaître ces eaux.

Donc, conformément au principe de précaution et en partie parce que nous en savons moins sur ces eaux... C’est l’une des raisons pour lesquelles le gouvernement souhaite préparer un moratoire. »

Le sénateur Michael MacDonald a poursuivi dans la même veine que la sénatrice Miville-Dechéne. Encore là, M. Hanson a répondu que l’interdiction tenait en fait à ce que le gouvernement comprenait mal l’écosystème de la région.

Mr. Hanson: Thank you for the question. Obviously the government is concerned about marine safety on all of Canada's coasts and that is reflected in the Oceans Protection Plan commitment. Some of the issues that surround B.C.'s northern coast are kind of the nature of it is being a place that is quite remote. A lot of wilderness. It is sparsely populated. There is not the same level and capacity to respond quickly with marine response measures in the event of a spill. This is kind of further complicated by the fact it is an area where the actual ecosystem itself is less understood. That work is going on by Environment and Climate Change and Fisheries and Oceans to understand it better. The reality is that our understanding of that region is more diminished. These elements combined drive a precautionary approach for B.C.'s north coast.

It is illogical to make such an important public policy decision based on a paucity of information. Perhaps, a lack of good data might justify a three or five year moratorium, pending those studies. But it is in no way sufficient as a cause for a permanent ban.

Furthermore, your committee was disappointed that Bill C-48 does not take into account that oil spills from tankers are extremely rare, since the development of double hull technology and other improvements in navigation and tanker safety. In fact, oil spills from tankers have been non-existent in the area the bill applies to, even without Bill C-48. As Senator McCoy, who sat in on many committee meetings pointed out, there have been only three oil spills on B.C.'s coast since 2006 and Bill C-48 would have done nothing to prevent any of them. They were from a tug and passenger ferry and a leak from a 1946 shipwreck.

Yet, throughout our hearings, we were concerned to hear testimony from many expert and community witnesses about the lack of a robust and timely response capacity to deal with fuel oil spills that already take place in the region. There have been a series of accidents and near-misses that have severely polluted some areas and put others at serious risk. While Bill C-48 deals with the hypothetical risks of oil projects that don't yet exist, it does nothing to address the problems caused by fuel spills from single-hulled cargo ships, tugs, ferries and cruise ships that already traverse these waters.

Nor does the bill do anything to stop ships – including foreign oil tankers – from travelling through particularly sensitive sea areas.

There are other options the government could explore, from working with local communities, Indigenous and non-Indigenous, to increased accident response capabilities in the region, to designating specific ecological zones as “particularly sensitive sea areas” under international convention. Such strategies could offer the coastline the protections it needs now, against real and present dangers.

M. Hanson : « Merci de la question. Il va de soi que le gouvernement est préoccupé par l'état des milieux maritimes sur tous les littoraux du Canada comme en témoigne l'engagement pris dans le cadre du Plan de protection des océans. Certains des enjeux particuliers touchant le littoral nord de la Colombie-Britannique s'explique par l'éloignement relatif de ce secteur. C'est une région en grande partie sauvage. Elle est très peu peuplée. On n'y trouve donc pas la même capacité de réagir rapidement en cas de déversement dans l'océan. La situation est d'autant plus complexe que l'écosystème de cette région n'est pas encore très bien compris. Des efforts sont déployés en ce sens par Environnement et Changement climatique Canada ainsi que par Pêches et Océans Canada, mais reste quand même que nous comprenons mal cet écosystème. La prise en compte de tous ces éléments nous a amenés à miser sur la précaution pour le littoral nord de la Colombie-Britannique. »

Il est illogique de prendre une décision de politique publique de cette importance en raison du manque de l'information. Peut-être que l'absence de données fiables pourrait justifier un moratoire de trois à cinq ans en attendant que des études soient terminées. Ce n'est cependant en aucun cas suffisant pour justifier une interdiction permanente.

En outre, votre comité a été déçu que le projet de loi C-48 ne tienne pas compte du fait que les déversements d'hydrocarbures soient devenus extrêmement rares depuis que la technologie des pétroliers à double coque existe et que d'autres améliorations ont été apportées à la navigation et à la sécurité des navires-citernes. En fait, un déversement d'hydrocarbures causé par un pétrolier n'a jamais eu lieu dans la région à laquelle le projet de loi s'applique. La sénatrice McCoy, qui a siégé à de nombreuses réunions du comité, signale qu'il n'y a eu que trois déversements d'hydrocarbures sur la côte de la Colombie-Britannique depuis 2006, et que le projet de loi C-48 n'aurait rien fait pour les prévenir. Ils ont été causés par un remorqueur, un traversier pour passagers et une fuite dans une épave de 1946.

Pourtant, tout au long des audiences, nous avons été préoccupés d'entendre bon nombre d'experts et de témoins des collectivités nous parler de l'absence d'une capacité d'intervention robuste et rapide pour les déversements s'étant déjà produits dans la région. Il y a eu une série d'accidents et de quasi-abordages ayant gravement pollué certains secteurs et en ayant placé d'autres en grand risque. Alors que le projet de loi C-48 aborde les risques hypothétiques de projets pétroliers n'existant pas encore, il ne fait rien pour régler le problème des déversements d'hydrocarbure causés par les navires de charge à coque simple, les remorqueurs, les traversiers et les paquebots de croisière qui sillonnent déjà les eaux.

Le projet de loi ne fait rien non plus pour empêcher les navires, y compris les pétroliers étrangers, d'emprunter des zones maritimes particulièrement sensibles.

Le gouvernement pourrait étudier d'autres options, allant de la collaboration avec les collectivités de la région, qu'elles soient autochtones ou non, afin de renforcer les capacités d'intervention de la région en cas d'accident, à la désignation de certaines zones écologiques comme zones maritimes particulièrement vulnérables au sens de la Convention internationale. Ces stratégies pourraient offrir au littoral les protections dont il a besoin maintenant, contre des dangers concrets et présents.

While your committee was impressed by the minister's commitment to keeping the North Coast of British Columbia pristine - in keeping with the testimony of the Indigenous communities that support Bill C-48 and inhabit and make their living in the area - it was discouraged to learn that those Coastal First Nation witnesses along with the minister, discounted his own department's - Transport Canada's - confidence in their ability to clean up spills, should they occur. This, along with their contention that even the smallest risk of an oil spill is too big a risk, helped to convince your committee of the unreasonableness of the proponents of Bill C-48.

To use the entire east coast of Canada as a fully functioning commercial marine zone while treating the northern British Columbian coast as if it constituted a national park is an arbitrary and unnecessary measure, that is economically irresponsible, an affront to common sense, and represents a double standard that is unacceptable to the vast majority of Canadians.

While Bill C-48 will clearly not do what its proponents claim it will do it is evident that the bill is clearly not based on science. This is most obvious in the schedule of products banned under Bill C-48. The development of this list appears to have been completely arbitrary or worse, intentionally designed to damage the economy of Western Canada.

Critically, diluted bitumen is included in the list of banned commodities. The Government presented no evidence that diluted bitumen's behavior in water warrants such a ban.

Recent government-produced science very clearly indicates that the opposite is true. For example, in a Transport Canada document dated April 26, 2018, entitled *Our response to British Columbia's Policy Intentions Paper for Engagement: Activities related to spill management*, it is stated that:

"Canada has advanced overall understanding of the fate and behaviour of petroleum products in ocean and fresh water. Based on current scientific evidence and limited real-world spill experience, diluted bitumen behaves similarly to conventional crude oils... Findings have shown that diluted bitumen behaviour falls within the range of conventional oil products and so conventional mechanical methods have been found effective..."

Your committee confirmed this finding during its study of Bill C-48. For example, on March 19, 2019, Dr. Heather Dettman, a research scientist at Natural Resources Canada, testified before the committee that: "Existing response measures are effective on working on diluted bitumen, to the same extent that they would be with other petroleum products. Some situations are more difficult than others, but it has the same potential to be recovered..."

Nous avons été impressionnés par la détermination du ministre à garder intacte la côte nord de la Colombie-Britannique, laquelle va dans le sens des témoignages de collectivités autochtones appuyant le projet de loi C-48, qui habitent la région et y trouvent leurs moyens de subsistance, mais nous étions découragés d'apprendre que ces témoins des Premières Nations côtières, ainsi que le ministre, n'ont pas confiance dans la capacité de Transports Canada, son propre ministère, de récupérer les éventuels déversements. Cet élément, ainsi que leur allégation que le plus infime risque de déversement d'hydrocarbures constitue encore un trop grand risque, a contribué à convaincre notre comité de l'approche déraisonnable des promoteurs du projet de loi C-48.

Utiliser l'ensemble de la côte est du Canada comme une zone pleinement fonctionnelle pour la marine marchande en traitant la côte nord de la Colombie-Britannique comme s'il s'agissait d'un parc constitue une mesure arbitraire et inutile et irresponsable du point de vue économique tout en insultant le bon sens; on utilise deux poids, deux mesures, et c'est inacceptable pour la grande majorité des Canadiens.

Alors que le projet de loi C-48 n'accomplit clairement pas ce que ses promoteurs disent qu'il fera, le projet de loi lui-même n'est de toute évidence pas fondé sur la science. C'est le plus clair dans la liste de l'annexe des produits interdits en vertu du projet de loi C-48. L'élaboration de cette liste semble avoir été complètement arbitraire ou, pire, délibérément conçue pour mettre à mal l'économie de l'Ouest canadien.

Élément crucial, le bitume dilué figure dans cette liste de produits interdits. Le gouvernement n'a présenté aucune preuve que le comportement du bitume dilué dans l'eau justifiait une telle interdiction.

Des données scientifiques récemment produites par le gouvernement semblent très clairement indiquer le contraire. Par exemple, dans un document de Transports Canada daté du 26 avril 2018, intitulé *Réponse du gouvernement du Canada au document de la Colombie-Britannique intitulé Policy Intentions Paper for Engagement : Activités du gouvernement du Canada liées à la gestion des déversements*, on énonce ce qui suit :

« Grâce à cette recherche, le Canada a fait une connaissance globale du devenir et du comportement des produits pétroliers dans l'océan et l'eau douce. D'après les données scientifiques actuelles et l'expérience limitée en matière de déversement réel, le bitume dilué agit de la même façon que les pétroles brutes conventionnelles [...] Les résultats ont montré que le comportement du bitume dilué cadre avec celui de l'ensemble des produits pétroliers conventionnels, ce qui signifie que les méthodes de récupération mécanique conventionnelles se sont révélées efficaces [...] »

Nous avons confirmé cette constatation au cours de notre étude du projet de loi C-48. Par exemple, le 19 mars 2019, Mme Heather Dettman, chercheuse scientifique à Ressources naturelles Canada, a présenté le témoignage suivant devant le comité : « Les mesures d'intervention existantes sont efficaces pour le bitume dilué dans la même mesure qu'elles le seraient pour les autres produits pétroliers. Certaines situations sont plus complexes que d'autres, mais il présente le même potentiel de récupération [...] ».

The lack of scientific rationale supporting the Schedule of Bill C-48 – particularly the inclusion of diluted bitumen – has been vigorously protested before the committee by numerous stakeholders, including two consecutive Alberta governments.

Under former Premier Rachel Notley, the Alberta government wrote the committee a letter which reads: “Alberta maintains that the schedule of prohibited substances under Bill C-48 is not based on science.”

The committee also heard from the current Premier of Alberta, Jason Kenney, who testified: “There is no rhyme or reason to the list of prohibited substances.”

Based on non-partisan expert findings, your committee has come to the conclusion that diluted bitumen can be effectively recovered from water using conventional methods. Furthermore, the committee notes that these findings have been clearly articulated by duly elected provincial governments representing opposite ends of the political spectrum.

However, the government clearly indicated that it is committed to ignoring its scientists and including diluted bitumen in the schedule of banned products under Bill C-48. The committee finds this to be indefensible.

Your committee can only speculate that the government chose to include diluted bitumen in the banned schedule precisely because it is an important export commodity for Alberta’s oil sands. This finding severely undermines the government’s argument in favor of Bill C-48 as science-based legislation, and contributed to the committee’s decision to recommend that the bill not be proceeded with.

The Bill is Discriminatory and Divisive

By singling out crude oil, bitumen and other so-called “persistent” oils for special exclusionary treatment, the bill is prejudicial to the economic and social interests of oil-producing provinces, particularly Alberta and, to a lesser degree, Saskatchewan. In the absence of a decision on TMX, Bill C-48 tells Albertans in particular that they may never be able to get their largest export to Pacific markets.

By landlocking prairie oil, both symbolically and practically, Bill C-48 tells these provinces that they have a lesser place in Confederation, that it is not an equal partner within Canada. This is not just a matter of dampening the economic interests of specific provinces. It is a nationally corrosive and divisive policy, which pits one region against another, inflaming separatist sentiment, and stoking a misplaced resentment of Indigenous Canadians.

Your committee has concluded from the varied and quite passionate testimony put before it, from a broad range of witnesses who appeared in Ottawa, British Columbia, Alberta and Saskatchewan, that Bill C-48 is both divisive and discriminatory. Rather than promoting reconciliation with

L’absence de justification scientifique à l’appui de l’annexe du projet de loi C-48, et en particulier de l’inclusion du bitume dilué, a été vivement dénoncée par bon nombre d’intervenants, y compris des représentants de deux gouvernements successifs de l’Alberta.

Sous la première ministre précédente, Rachel Notley, le gouvernement de l’Alberta a fait parvenir au comité une lettre dont voici un passage : « L’Alberta soutient que l’annexe des produits interdits aux termes du projet de loi C-48 n’est pas fondée sur la science ». [Traduction]

Le comité a aussi entendu le témoignage de l’actuel premier ministre de l’Alberta, Jason Kenney : « Il n’y a ni rime ni raison dans la liste des produits interdits ». [Traduction]

À partir des constatations d’experts impartiaux, votre comité en est venu à la conclusion que le bitume dilué pouvait effectivement être récupéré dans l’eau au moyen de méthodes conventionnelles. En outre, le comité a observé que ces constatations avaient été clairement formulées par des représentants de gouvernements provinciaux dûment élus se trouvant à des extrémités opposées du spectre politique.

Le gouvernement a cependant indiqué qu’il était déterminé à ignorer ses propres scientifiques et à inclure le bitume dilué dans la liste des produits interdits en vertu du projet de loi C-48. Le comité trouve cette attitude indéfendable.

Votre comité ne peut que se demander si le gouvernement a choisi d’inclure le bitume dilué dans l’annexe des produits interdits précisément parce qu’il s’agit d’un important produit d’exportation des sables bitumineux de l’Alberta. Cette constatation fragilise grandement l’argument du gouvernement en faveur du projet de loi C-48 en tant que projet de loi fondé sur la science et a contribué à la décision du comité de recommander de ne pas poursuivre l’étude du projet de loi.

Le projet de loi est discriminatoire et diviseur

En ciblant le pétrole brut, le bitume et d’autres hydrocarbures dits « persistants » afin de les exclure par un traitement spécial, le projet de loi cause un préjudice aux intérêts socioéconomiques des provinces productrices de pétrole, en particulier l’Alberta, mais aussi, dans une moindre mesure, la Saskatchewan. En l’absence d’une décision sur le projet TMX, le projet de loi C-48 dit aux Albertains tout spécialement qu’ils pourraient ne jamais pouvoir exporter leur plus important produit vers les marchés du Pacifique.

En refusant l’accès à l’océan au pétrole des Prairies, le projet de loi C-48 dit à ces provinces que, symboliquement et en pratique, leur place au sein de la Confédération est moindre et qu’elle n’a pas le statut de partenaire égal au sein du Canada. Il ne s’agit pas seulement de brimer les intérêts économiques de certaines provinces; c’est une politique corrosive qui divise à l’échelle nationale, exacerbant des aspirations d’autonomie, dressant les provinces les unes contre les autres et alimentant un ressentiment mal placé à l’égard des Canadiens autochtones.

Votre comité a conclu, à partir des témoignages variés et assez passionnés qu’il a entendus d’un large éventail de témoins ayant comparu à Ottawa, en Colombie-Britannique, en Alberta et en Saskatchewan, que le projet de loi C-48 était à la fois diviseur et discriminatoire. Plutôt que de contribuer à la réconciliation avec

Canada's Indigenous people – as the minister claims - it favours the views and opinions of the Coastal First Nations communities over those of other First Nations that will equally be impacted.

Your committee was struck by how biased the minister was about the interests of those First Nations who see an economic opportunity in building a pipeline to the coast. On March 20, 2019, he told your committee:

“Senators, you should know that I am well aware there are a variety of viewpoints among Indigenous communities on this issue. I know in particular the two coastal communities, the Lax Kw'alaams and the Nisga'a, are opposed to Bill C-48. Furthermore, I know that you will hear from Eagle Spirit proponents and the Aboriginal Equity Partners. It is important that you consider their views, as I did, but I will note these two groups — Eagle Spirit and Aboriginal Equity Partners — represent private commercial interests and I do not see them as being in the same category as coastal First Nations and Indigenous communities. The stakes are very different for private sector interests than for communities who would see potentially their livelihoods, culture and way of life imperiled by a serious oil spill.”

It beggars disbelief that the minister didn't see the contradiction in his statement. That in defending the livelihoods of the Coastal First Nations (which are only hypothetically imperiled by a prospective oil spill, the risk of which is low to non-existent) he was more than willing to put in peril the livelihood of those other First Nations to whose commercial interests Bill C-48 presents a direct and intentional threat.

Your committee believes that the idea that some First Nations' livelihoods deserve protection, while others', whose livelihoods do not square with the ideological outlook of the Trudeau government, is appalling. And far from being reconciliatory, it is explicitly and avowedly divisive - pitting the interest of one First Nation against another.

Moreover, in making his case on March 20, 2019, the minister misrepresented the amount of support there is for Bill C-48 among even the Coastal First Nations. During his testimony he argued that:

“Aligned against those who oppose Bill C-48 is a coalition of all the remaining Indigenous communities along the coast, which incidentally represent a majority — the Haida, Heiltsuk, Haisla, **Metlakatla**, Gitga'at, Kitsoo, Gitxaala and even the hereditary leaders of the Lax Kw'alaams, who have consistently called for the formalization of the moratorium. They see the moratorium as essential for protecting their burgeoning renewable and sustainable economies in fishing and aquaculture. Furthermore, the water is a central part of their cultural and spiritual traditions. I have heard their calls and have been moved by their passionate advocacy. I urge you to listen to them carefully when they appear before this committee, as I know you will.”

les peuples autochtones du Canada, comme le soutient le ministre, il favorise les points de vue et les opinions des collectivités des Premières Nations côtières au détriment de ceux d'autres Premières Nations, qui sont pourtant tout autant concernées.

Nous avons été frappés par le ton biaisé du ministre lorsque celui-ci parlait des intérêts des Premières Nations, qui voyaient une occasion économique dans la construction d'un oléoduc se rendant jusqu'à la côte. Voici ce qu'il a déclaré au Comité le 20 mars 2019 :

« Honorables sénateurs, je dois vous dire que je suis conscient que les communautés autochtones n'ont pas toutes la même opinion à ce sujet. Je sais notamment que deux communautés côtières, les Lax Kw'alaams et les Nisga'a, s'opposent au projet de loi C-48. De plus, je sais que vous entendrez des représentants d'Eagle Spirit et d'Aboriginal Equity Partners. Il est important que vous teniez compte de leur opinion, comme je l'ai fait, mais je dois souligner que ces deux groupes — Eagle Spirit et Aboriginal Equity Partners — représentent des intérêts privés et que je crois qu'ils ne tombent pas dans la même catégorie que les Premières Nations et les communautés autochtones de la côte. Ce ne sont pas les mêmes enjeux qui intéressent le secteur privé et les communautés, qui pourraient voir leur gagne-pain, leur culture et leur mode de vie menacés par un déversement de pétrole d'importance. »

Il semble incroyable que le ministre ne se soit pas aperçu de la contradiction présente dans sa déclaration. En défendant les moyens de subsistance des Premières Nations côtières (qui ne sont qu'hypothétiquement menacées par un éventuel déversement d'hydrocarbures, le risque étant faible ou inexistant), il était plus que prêt à mettre en péril d'autres Premières Nations dont les intérêts commerciaux sont directement et intentionnellement menacés par le projet de loi C-48.

Votre comité est d'avis que l'idée selon laquelle les moyens de subsistance de certaines Premières Nations méritent une protection, au contraire des moyens de subsistance d'autres Premières Nations, qui ne sont pas compatibles avec les positions idéologiques du gouvernement Trudeau, est ahurissante. Loin d'ouvrir la voie à la réconciliation, elle sème explicitement une division, que l'on pourrait éviter en opposant les intérêts de deux Premières Nations.

En outre, en défendant ses positions le 20 mars 2019, le ministre a présenté de manière inexacte le soutien à l'endroit du projet de loi C-48 au sein même des Premières Nations côtières. Il a soutenu ce qui suit au cours de son témoignage :

« Face à ceux qui s'opposent au projet de loi C-48, il y a une coalition de toutes les autres communautés autochtones le long de la côte qui, en passant, représente la majorité de ces communautés : Haïda, Heiltsuk, Haisla, **Metlakatla**, Gitga'at, Kitsoo, Gitxaala et même les leaders héréditaires des Lax Kw'alaams, qui ont demandé de façon soutenue l'officialisation du moratoire. Pour eux, ce moratoire est essentiel à la protection de leur économie renouvelable et durable florissante fondée sur la pêche et l'aquaculture. De plus, l'eau est au cœur de leurs traditions culturelles et spirituelles. J'ai entendu leur appel et j'ai été touché par leur argumentaire passionné. Je vous invite à les écouter attentivement lorsqu'ils viendront témoigner devant le comité, ce que vous aviez déjà l'intention de faire, j'en suis convaincu. »

Listen carefully to them we did. Your committee paid particular attention to a letter from the Melakatla Nation, addressed to the Chair in which it wrote: “*Metlakatla is opposed to the Bill as written.*” They further stated that the consultation on the Tanker Moratorium was inadequate and that they were not provided with enough information to make an informed decision.

Your committee confronted the minister with this contradiction during his testimony on May 14, 2019. His response was to say that he was speaking generally regarding the unanimity of the Coastal First Nations on March 14, 2019. However the transcript from that testimony clearly repudiates that.

The Bill will Raise Constitutional Challenges

The Lax Kw’alaams of northern B.C. have filed an injunction in the British Columbia Supreme Court against Bill C-48. The Nisga’a Lisims Band say Bill C-48 betrays the spirit of their treaty with the Government of Canada, violating their constitutional right to self-determination and share in the benefits of being Canadian. Your committee was persuaded that these challenges have a basis in law and that Bill C-48 should not be proceeded with on that basis alone.

While Bill C-48 was conceived and presented as a symbol of reconciliation, it fails to respect the treaty rights of the Nisga’a Nation, which is a signatory to a modern treaty with the Crown. The Nisga’a have argued that they were not properly consulted, as per Section 35 of the Constitution. They insist that Bill C-48 abrogates their right to economic self-determination and their right to develop infrastructure projects on their own treaty territory. While there are other First Nations who are divided on the bill, such as the Lax Kw’alaams, and tribes who are ambivalent, such as the Metlakatka, who favour a short-term moratorium, but not a permanent ban, the Nisga’a presented a united position in opposition to the bill. As the only nation in the region with a modern treaty, their case has a strong legal foundation.

“The Nisga’a Nation does not support the imposition of a moratorium that would apply to areas under our treaty,” Nisga’a president Eva Clayton testified before the committee in Terrace, British Columbia, on April 17, 2019. “We believe that Bill C-48 flies in the face of the principles of self-determination and environmental management that lie at the heart of the Nisga’a Treaty.”

“Allowing the provisions of our treaty to assess any potential project on its merits would ensure that scientific evidence plays an essential role in assessing impacts and informing decision-making, instead of the current approach, which unilaterally and arbitrarily enacts a blanket tanker ban over a particular region of Canada,” Clayton continued.

Nous les avons bien sûr écoutés attentivement. Votre comité a porté une attention particulière à une lettre adressée à son président par la Première Nation Melakatla, qui contenait la déclaration suivante : « Les Metlakatla sont opposés au projet de loi dans sa formulation actuelle. » [Traduction] On y disait aussi que les consultations à propos du moratoire relatif aux pétroliers étaient insuffisantes et qu’on ne leur avait pas fourni assez d’information pour prendre une décision éclairée.

Nous avons souligné au ministre cette contradiction au cours de son témoignage du 14 mai 2019. Celui-ci a répondu qu’il parlait de manière générale de l’unanimité des Premières Nations côtières. La transcription du témoignage réfute cependant clairement cette version.

Le projet prête flanc à des contestations constitutionnelles

Les Lax Kw’alaams du Nord de la Colombie-Britannique ont déposé devant la Cour suprême de la province une demande d’injonction contre le projet de loi C-48. Les Nisga’a Lisims affirment que ce dernier trahit l’esprit de leur traité avec le Canada, et viole leur droit constitutionnel à l’autodétermination et au partage des avantages qui sont associés à la citoyenneté canadienne. Nous sommes persuadés que ces contestations sont fondées en droit et que, pour cette raison seulement, il ne faut pas poursuivre l’étude du projet de loi C-48.

Le projet de loi C-48 a été conçu et présenté comme un symbole de réconciliation, mais il omet de respecter les droits ancestraux de la Première Nation Nisga’a, qui est signataire d’un traité moderne avec la Couronne. L’argument des Nisga’a est qu’ils n’ont pas été suffisamment consultés au titre de l’article 35 de la *Loi constitutionnelle*. Ils soutiennent que le projet de loi C-48 abroge leurs droits à l’autodétermination économique et leurs droits de développer, sur le territoire qu’ils ont obtenu par traité, des projets d’infrastructure. D’autres nations sont divisées sur le projet de loi, comme les Lax Kw’alaams, ou ambivalentes à son égard, comme les Metlakatka, qui préfèrent un moratoire à court terme, mais les Nisga’a ont présenté un front commun contre celui-ci. Comme il s’agit de la seule Première Nation de la région signataire d’un traité moderne, sa position a des fondements juridiques solides.

« La nation Nisga’a n’appuie pas l’imposition d’un moratoire s’appliquant à des zones qui nous ont été cédées par traité », a déclaré la présidente des Nisga’a, Eva Clayton, dans son témoignage devant le Comité à Terrace, Colombie-Britannique, le 17 avril 2019. « Nous sommes d’avis que le projet de loi C-48 constitue une gifle aux principes d’autodétermination et de gestion environnementale, qui sont au cœur du traité conclu avec les Nisga’a. »

Mme Clayton a poursuivi ainsi : « Si l’on activait les dispositions de notre traité relatives à l’évaluation des projets éventuels en fonction de leur mérite, on s’assurerait que les données scientifiques jouent un rôle essentiel dans l’évaluation des répercussions et une prise de décisions éclairée, plutôt que l’approche actuelle, qui consiste à édicter unilatéralement et arbitrairement un moratoire général relatif aux pétroliers couvrant une région particulière du Canada ». [Traduction]

CONCLUSION

Your committee strongly maintains that targeting one region of Canada for economic punishment is unconstitutional and destructive to the fabric of Canadian federalism.

Committee members agree that a primary function of the Senate is to defend Canada's regions. In this case, the government of the day has chosen to target one region, Alberta and Saskatchewan, with legislation that is unambiguously harmful to that region's economy.

Crucially, the scientific need for such harmful legislation has not been adequately demonstrated by evidence. To the contrary, the government's own published science contradicts the basic premise of Bill C-48. The committee heard no credible evidence that products banned by Bill C-48 are more dangerous, or less recoverable, than other products shipped by sea in Canada.

Your committee submits that Bill C-48 is an exceptional case in Canadian history. While it is atypical for Senate committees to recommend that a bill not be proceeded with, it is equally atypical for a sitting government to intentionally harm the economic potential of one region of Canada – without any scientific basis for doing so.

Your committee notes that the ruling political party has historically been unable to win a significant number of seats in the region targeted by this bill, and that all credible polls indicate the ruling party will be unable to win a significant number of seats in the upcoming federal election.

Your committee is worried by the cynicism of targeting one region, where the political rewards for the government of the day are few, in order to please voters in other regions of Canada – regions where the government of the day has far greater potential to win seats.

Your committee submits that in the case of Bill C-48, the government has failed in its obligation to fairly represent the interests of all Canadians. It is deeply inappropriate for a ruling political party to consider only the regions of Canada where it is electorally competitive when crafting legislation.

The crafters of Canada's constitution created institutions such as the Senate and Supreme Court of Canada to check abusive behavior by the government of the day, particularly a majority government.

Your committee has concluded that Bill C-48 is meaningfully harmful, unscientific, discriminatory, and motivated above all else by partisan political considerations. Therefore, the committee recommends to the Senate that this bill not be proceeded with.

Respectfully submitted,

Le président,

DAVID TKACHUK

Chair

CONCLUSIONS

Votre comité soutient fermement que cibler une région du Canada pour la désavantager sur le plan économique est inconstitutionnel et détruit le tissu du fédéralisme canadien.

Les membres du comité conviennent que défendre les régions du Canada est une fonction primordiale du Sénat. Dans le cas présent, le gouvernement actuel a choisi de cibler une région, l'Alberta et la Saskatchewan, au moyen d'une loi qui est incontestablement néfaste pour l'économie de cette région.

Point crucial, la nécessité scientifique d'une loi aussi dommageable n'a pas été suffisamment démontrée par des données probantes. Au contraire, les données scientifiques publiées par le gouvernement lui-même contredisent l'hypothèse de base du projet de loi C-48. Le comité n'a vu aucune preuve crédible que les produits interdits par le projet de loi C-48 sont plus dangereux, ou moins récupérables, que d'autres produits transportés par des navires au Canada.

Votre comité soutient que le projet de loi C-48 constitue un cas exceptionnel dans l'histoire du Canada. Il est atypique qu'un comité du Sénat recommande de ne pas poursuivre l'étude d'un projet de loi, mais cela l'est également qu'un gouvernement au pouvoir mine délibérément le potentiel économique d'une région du Canada, sans aucune base scientifique pour le justifier.

Votre comité observe que le parti politique au pouvoir a par le passé été incapable de gagner un nombre important de sièges dans la région visée par le projet de loi et que tous les sondages crédibles indiquent que le parti au pouvoir sera incapable de gagner un nombre important de sièges au cours de la prochaine élection fédérale.

Votre comité s'inquiète du cynisme de cibler une région offrant peu de gains politiques au gouvernement en place afin de plaire aux électeurs d'autres régions du Canada, régions au sein desquelles le gouvernement en place a beaucoup plus de chances de remporter des sièges.

Votre comité soutient que, dans le cas du projet de loi C-48, le gouvernement a manqué à son obligation de défendre équitablement les intérêts de tous les Canadiens. Il est totalement inapproprié pour le parti politique au pouvoir de ne tenir compte que des régions où il a des chances sur le plan électoral lorsqu'il rédige une loi.

Les auteurs la Constitution du Canada ont créé des institutions telles que le Sénat et la Cour suprême du Canada en guise de contrepoids aux abus de pouvoir du gouvernement en place, en particulier dans le cas d'un gouvernement majoritaire.

Nous avons conclu que le projet de loi C-48 est considérablement néfaste, non scientifique, discriminatoire et motivé par-dessus tout par des considérations politiques partisans. Par conséquent, le comité recommande que le Sénat ne poursuive pas l'étude de ce projet de loi.

Respectueusement soumis,