

**EVIDENCE**

OTTAWA, Thursday, December 5, 2024

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met with videoconference this day at 9:01 a.m. [ET] to study emerging issues related to the committee's mandate.

**Senator Paul J. Massicotte** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Good morning, honourable senators. My name is Paul J. Massicotte, I am a senator from Québec, and I am the Chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. I ask my fellow committee members to introduce themselves, beginning on my left.

**Senator Verner:** Josée Verner from Quebec.

[*English*]

**Senator D. M. Wells:** David Wells, Newfoundland and Labrador.

**Senator Fridhandler:** Daryl Fridhandler, Alberta.

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

**Senator Arnot:** David Arnot, Saskatchewan.

[*Translation*]

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

**Senator Youance:** Suze Youance from Quebec.

**The Chair:** Today, the committee has invited witnesses to appear as part of its continued special study on climate change, in particular the Canadian oil and gas industry.

[*English*]

For our first panel, we welcome from Parkland Corporation, Bob Espey, President and Chief Executive Officer. Welcome, and thank you for being with us.

Five minutes are reserved for your opening remarks. The floor is yours, Mr. Espey.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le jeudi 5 décembre 2024

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 9 h 1 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier de nouvelles questions concernant le mandat du comité.

**Le sénateur Paul J. Massicotte** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Bonjour, honorables sénateurs. Je m'appelle Paul J. Massicotte, je suis un sénateur du Québec et je suis président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je vais demander à mes collègues du comité de se présenter, en commençant par ma gauche.

**La sénatrice Verner :** Josée Verner, du Québec.

[*Traduction*]

**Le sénateur D. M. Wells :** David Wells, Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Fridhandler :** Daryl Fridhandler, Alberta.

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

**Le sénateur Arnot :** David Arnot, Saskatchewan.

[*Français*]

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

**La sénatrice Youance :** Suze Youance, du Québec.

**Le président :** Aujourd'hui, le comité a invité des témoins à comparaître dans le cadre de son étude spéciale sur le changement climatique, particulièrement sur l'industrie canadienne du pétrole et du gaz.

[*Traduction*]

Pour la première partie de la réunion, nous accueillons Bob Espey, président et chef de la direction de Parkland Corporation. Bienvenue et merci d'être parmi nous.

Vous avez cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire. La parole est à vous, monsieur Espey.

**Bob Espey, President and Chief Executive Officer, Parkland Corporation:** Good morning, Mr. Chairman. It is my pleasure to join you today.

In the spirit of reconciliation, I acknowledge that I am speaking to you from the traditional territories of the Blackfoot Confederacy, the Tsuut'ina, the Stoney Nakoda Nations, the Métis Districts 5 and 6 and all the people who make their homes in the Treaty 7 region of Southern Alberta.

My name is Bob Espey. I am the President and CEO of Parkland Corporation, a Calgary-based fuel and convenience retailer with operations in 26 countries, including the United States. While we don't drill for oil or gas, we provide energy, convenience items and food to one in five Canadians every day.

If you've fuelled up at Pioneer, Ultramar, Chevron, charged your electric vehicle, or EV, or shopped at On the Run, or bought food from M&M Food Market, you're one of our customers.

Through these daily interactions, we gain valuable insights into the needs of Canadians. Today, I urge you to approach our dialogue not through an energy industry lens, but from the perspective of the 39 million Canadians who depend on us for reliable, affordable energy.

I'll begin with the industry's relevance to Canada. Every day we provide the energy for airplanes, ships, trucking fleets and roughly 28 million personal vehicles on the road in Canada. When Canadians stop at a gas station, they are doing more than filling up their car — they are ensuring they get to work and their kids to school and sports practices. The fuels we provide bring families and communities together.

From a Canadian wellhead to the consumer, we have an enviable domestic made-in-Canada value chain. We must cherish and protect this. Otherwise, we must buy from and rely on other countries. This diminishes our energy security, squanders economic opportunity and unnecessarily impacts the environment.

Let me touch on three ways Parkland is helping lower the carbon intensity of Canadian transportation. First, for industries like trucking, shipping and aviation, with limited alternatives to liquid fuel, reducing carbon intensity is key. In 2017, we led the way by blending renewable feedstocks with crude oil using existing infrastructure at our Burnaby refinery. This renewable fuel has roughly one eighth the carbon intensity of conventional fuel and works in existing vehicles without modification.

**Bob Espey, président et chef de la direction, Parkland Corporation :** Bonjour, monsieur le président. Je suis heureux de me joindre à vous aujourd'hui.

Dans un esprit de réconciliation, je reconnais que je m'adresse à vous depuis les territoires traditionnels de la Confédération des Pieds-Noirs, des Tsuut'ina, des nations Stoney Nakoda, des districts métis 5 et 6, et de tous les gens qui vivent dans la région du Traité no 7 du Sud de l'Alberta.

Je m'appelle Bob Espey. Je suis président et chef de la direction de Parkland Corporation, une chaîne de stations-service et dépanneurs établie à Calgary, qui exerce ses activités dans 26 pays, y compris aux États-Unis. Même si nous ne faisons pas de forage pétrolier ou gazier, nous fournissons chaque jour de l'énergie, des biens de consommation courante et de la nourriture à un Canadien sur cinq.

Si vous avez fait le plein chez Pioneer, Ultramar ou Chevron, si vous avez chargé votre véhicule électrique, ou VE, si vous avez fait des achats chez On the Run, ou si vous avez acheté de la nourriture chez Les Aliments M&M, vous êtes l'un de nos clients.

Grâce à ces interactions quotidiennes, nous obtenons de précieux renseignements sur les besoins des Canadiens. Aujourd'hui, je vous exhorte à aborder notre dialogue non pas dans l'optique de l'industrie énergétique, mais du point de vue des 39 millions de Canadiens qui dépendent de nous pour une énergie fiable et abordable.

Je vais commencer par la pertinence de l'industrie pour le Canada. Chaque jour, nous fournissons l'énergie pour les avions, les navires, les flottes de camionnage et environ 28 millions de véhicules personnels sur la route au Canada. Lorsque les Canadiens s'arrêtent à une station-service, ce n'est pas seulement pour faire le plein. C'est pour qu'ils puissent se rendre au travail et que leurs enfants puissent aller à l'école ou participer à des activités sportives. Les carburants que nous fournissons rassemblent les familles et les collectivités.

De la tête de puits canadienne au consommateur, nous disposons d'une chaîne de valeur intérieure enviable. Nous devons en prendre soin et la protéger. Sinon, nous devons acheter à d'autres pays et dépendre d'eux. Cela nuirait à notre sécurité énergétique, minerait les possibilités économiques et aurait des répercussions inutiles sur l'environnement.

Permettez-moi d'aborder trois façons dont Parkland aide à réduire l'intensité en carbone des transports au Canada. Premièrement, pour les industries comme le camionnage, le transport maritime et l'aviation, qui ont peu de solutions de rechange au carburant liquide, la réduction de l'intensité en carbone est essentielle. En 2017, nous avons ouvert la voie en mélangeant des matières renouvelables avec du pétrole brut au moyen de l'infrastructure existante à notre raffinerie de

Second, electrification in aviation is challenging, so we are piloting production of Canada's first domestic lower carbon jet fuel. This is often called Sustainable Aviation Fuel, or SAF. Currently, all SAF is imported to Canada. On completion of this big milestone, we will deliver a made-in-Canada success story, which we must build on.

Third, Canada needs lower carbon fuels and electrification, and we see tremendous opportunity in the energy transition. We have built a leading EV charging network in the West and are expanding in the East. However, there is a disconnect. Governments want to mandate change that not all Canadians are ready for or can afford.

How can Canada better compete, and how can the government provide Canadians with choice while incentivizing decarbonization and driving economic growth?

First, give Canadians affordable choice. In a customer-facing business like ours, we meet customers' needs; otherwise we lose them. The same is true for policy and regulation. Government should focus on the current and evolving needs of Canadians and embrace energy policy that ensures no Canadian is left behind.

Second, we must strengthen our Canadian value chain and let industry compete. For instance, regarding Sustainable Aviation Fuel, the US Inflation Reduction Act incentivizes SAF blending, production and use, while Canada relies entirely on imports. It makes no sense to buy a low-carbon fuel and transport it around the world before it can be used. Incentivizing Canadian SAF production would support sustainability goals and harness economic opportunity.

Third, political leaders must be proud of our Canadian energy industry. I spent time in Norway speaking with the leaders and citizens who proudly support their energy industry. We need Canadian political leaders to express the same pride in our industry while, at the same time, incentivizing lower emissions.

Burnaby. Ce carburant renouvelable a environ un huitième de l'intensité en carbone du carburant classique et fonctionne dans les véhicules existants sans modification.

Deuxièmement, l'électrification de l'aviation représente un défi, et c'est pourquoi nous mettons à l'essai la production du premier carburéacteur canadien à faible teneur en carbone. C'est ce qu'on appelle couramment le carburant durable d'aviation, ou CDA. À l'heure actuelle, tout le CDA est importé au Canada. Une fois cette étape importante franchie, nous présenterons une réussite canadienne sur laquelle nous devons nous appuyer.

Troisièmement, le Canada a besoin de carburants à plus faible teneur en carbone et d'électrification, et nous voyons des opportunités extraordinaires dans la transition énergétique. Nous avons construit un réseau de bornes de recharge pour VE de premier plan dans l'Ouest, et nous sommes en train de le développer dans l'Est. Cependant, il y a un décalage. Les gouvernements veulent imposer des changements que tous les Canadiens ne sont pas prêts à accepter ou qu'ils ne peuvent se permettre.

Comment le Canada peut-il mieux soutenir la concurrence, et comment le gouvernement peut-il offrir des choix aux Canadiens tout en encourageant la décarbonisation et en stimulant la croissance économique?

Premièrement, il faut donner aux Canadiens un choix abordable. Une entreprise en contact direct avec la clientèle comme la nôtre doit répondre aux besoins de ses clients; sinon, nous les perdons. Il en va de même pour les politiques et la réglementation. Le gouvernement devrait se concentrer sur les besoins actuels et changeants des Canadiens et adopter une politique énergétique qui veille à ce qu'aucun Canadien ne soit laissé pour compte.

Deuxièmement, nous devons renforcer notre chaîne de valeur canadienne et laisser l'industrie soutenir la concurrence. Par exemple, en ce qui concerne le carburant d'aviation durable, la loi américaine sur la réduction de l'inflation encourage le mélange, la production et l'utilisation du CDA, tandis que le Canada dépend entièrement des importations. Il est insensé d'acheter un carburant à faible teneur en carbone et de le transporter à l'autre bout du monde avant qu'il ne puisse être utilisé. L'incitation à la production canadienne dans le cadre du Fonds d'action pour le développement durable appuierait les objectifs de durabilité et exploiterait les possibilités économiques.

Troisièmement, les dirigeants politiques doivent être fiers de l'industrie énergétique canadienne. J'ai passé du temps en Norvège pour m'entretenir avec les dirigeants et les citoyens qui appuient fièrement leur industrie énergétique. Nous avons besoin que les dirigeants politiques canadiens expriment la même fierté

We have the natural resources that the world needs, along with some of the highest environmental standards in the world.

Thank you for the chance to speak with you today. I'm happy to take your questions.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Espey. We will proceed to our question period.

[*Translation*]

**Senator Verner:** My thanks to the witness. The fourth objective of our study is to assess the industry's strategic positioning to better address risks and global trends, including electric vehicles. Early this week, a Quebec minister stated that service stations were already closing down in the face of increasing electric vehicle sales. It will be harder to find gas as we approach the 2035 deadline for banning the sale of gas-powered vehicles.

Your business has 4,000 gas points of sale in Canada and the United States. First, are you seeing that state of affairs on the ground right now? Second, do motorists really have to fear not being able to find gas as we approach 2035?

[*English*]

**Mr. Espey:** Senator, thank you for the question. It's interesting. We're definitely seeing a change and in the way that it affects demand with consumers.

I would say through the transition — and, again, from Parkland's perspective, it's important that we meet the energy needs of our customers. What we have seen, and it's an ongoing trend in the industry that we've actually seen for decades, is that smaller, weaker sites end up falling out of the market, because they just don't have the profitability to sustain.

One of the things we need to keep in mind is that as energy transition happens, we need to make sure that the infrastructure remains in place. How does that happen?

First and foremost, we start to provide a good alternative for electric vehicles, or EVs, to charge, which helps the profitability of those sites. As I indicated in my opening statement, Parkland is a leader in ultra-fast charging, which the consumer likes, and we're seeing good utilization of that in communities where there is high EV penetration.

à l'égard de notre industrie tout en encourageant la réduction des émissions. Nous avons les ressources naturelles dont le monde a besoin, ainsi que certaines des normes environnementales les plus élevées au monde.

Merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Espey. Nous allons passer à notre période de questions.

[*Français*]

**La sénatrice Verner :** Je remercie le témoin. Le quatrième objectif de notre étude est d'évaluer le positionnement stratégique de l'industrie pour mieux répondre aux risques et aux tendances mondiales, dont l'électricité du parc automobile. En début de semaine, un ministre du Québec a affirmé que des stations-service fermaient déjà leurs portes au Québec à cause de la hausse des ventes de véhicules électriques et qu'il sera plus difficile de trouver de l'essence à mesure qu'on s'approchera de l'échéancier de 2035 pour interdire la vente de véhicules à essence.

Puisque votre entreprise possède 4 000 points de vente d'essence au Canada et aux États-Unis, premièrement, observez-vous une telle situation sur le terrain à ce moment-ci? Deuxièmement, les automobilistes doivent-ils véritablement craindre de ne pas être en mesure de trouver de l'essence, plus on s'approchera de 2035?

[*Traduction*]

**M. Espey :** Merci, sénatrice. C'est une question intéressante. Nous constatons certainement un changement dans la façon dont cela influe sur la demande des consommateurs.

Je dirais qu'au cours de la transition — et, encore une fois, du point de vue de Parkland, il est important que nous répondions aux besoins en énergie de nos clients. Ce que nous avons constaté, et c'est une tendance qui se poursuit dans l'industrie depuis des décennies, c'est que les points de vente plus petits et plus faibles finissent par disparaître du marché parce qu'ils n'ont tout simplement pas la rentabilité nécessaire pour survivre.

L'une des choses que nous devons garder à l'esprit, c'est qu'au fur et à mesure de la transition énergétique, nous devons veiller à ce que l'infrastructure demeure en place. Comment cela se fait-il?

D'abord et avant tout, nous commençons à offrir une bonne solution de rechange pour la recharge des véhicules électriques, ou VE, ce qui contribue à la rentabilité de ces sites. Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration préliminaire, Parkland est un chef de file dans le domaine de la recharge ultra-rapide, ce qui plaît aux consommateurs, et nous constatons une bonne utilisation de cette technologie dans les collectivités où le taux de pénétration des VE est élevé.

The second thing is that diesel applications or what we call “high-power applications” are difficult to electrify, and the best way to reduce carbon emissions is through renewables and ensuring that we have a healthy renewables value chain in Canada. That’s one of our concerns: Without the right incentives in place, a lot of that production will go into the U.S. particularly, and we’ll be an importer into the country where we currently manufacture and provide those fuels domestically.

[Translation]

**Senator Verner:** Thank you.

[English]

**Senator D. M. Wells:** Thank you, Mr. Espey, for appearing today. I want to ask about the economic footprint of Parkland, to the degree you can. How many people do you employ, and how many spinoff companies are associated with the activities of Parkland and that sort of thing? Could you give us an idea of your economic footprint in the region you operate?

**Mr. Espey:** Yes. We employ roughly 6,500 people in Parkland, and that is throughout our operating areas, which is Canada, the northern part of the U.S., the Caribbean, South America and Central America.

In Canada, we have roughly 2,000 employees, and that’s in our direct business. If you were to include the service stations that we supply or own on top of that, there are roughly another 20,000 people that would be directly employed or depend on Parkland. The industry in Canada employs about 200,000 people.

**Senator D. M. Wells:** Thank you for that.

With the transition that’s taking place from petroleum to renewables or non-petroleum, what are some of the positives that you’re seeing in the sector, and what are some of the challenges that you’re seeing?

**Mr. Espey:** Yes, one of the things is that we provide energy for people to move. People are still going to move, independent of the fuel that they’re using. We do see a future for convenience and energy tied together.

One of the things that we are fortunate in is that we have locations with proven traffic patterns in communities, which are locally run, and those will be relevant through the transition, because people will still need to either charge their vehicles or buy renewable fuels at our sites. That part we look at and see as positive.

La deuxième chose, c’est que les applications du diesel ou ce que nous appelons les « applications à haute puissance » sont difficiles à électrifier, et la meilleure façon de réduire les émissions de carbone consiste à recourir aux énergies renouvelables et à s’assurer d’avoir une solide chaîne de valeur des énergies renouvelables au Canada. L’une de nos préoccupations, c’est que si nous n’avons pas les bons incitatifs en place, une grande partie de cette production ira aux États-Unis en particulier, et nous deviendrons un importateur dans le pays où nous fabriquons actuellement ces carburants.

[Français]

**La sénatrice Verner :** Merci.

[Traduction]

**Le sénateur D. M. Wells :** Merci, monsieur Espey, de comparaître aujourd’hui. J’aimerais vous poser une question sur l’empreinte économique de Parkland, dans la mesure où vous pourriez y répondre. Combien de personnes employez-vous et combien d’entreprises dérivées sont associées aux activités de Parkland et à ce genre de choses? Pourriez-vous nous donner une idée de votre empreinte économique dans la région où vous opérez?

**M. Espey :** Oui. Nous employons environ 6 500 personnes à Parkland, et c’est pour l’ensemble des régions où nous opérons, soit le Canada, la partie nord des États-Unis, les Caraïbes, l’Amérique du Sud et l’Amérique centrale.

Au Canada, nous avons environ 2 000 employés, et c’est dans nos activités directes. Si vous ajoutez à ce nombre les stations-service que nous fournissons ou dont nous sommes propriétaires, environ 20 000 autres personnes travaillent directement pour Parkland ou en dépendent. L’industrie canadienne emploie environ 200 000 personnes.

**Le sénateur D. M. Wells :** Je vous remercie.

Compte tenu de la transition qui s’opère entre le pétrole et les sources d’énergie renouvelable ou autres que le pétrole, quels sont certains des aspects positifs que vous constatez dans le secteur, et quels sont certains des défis auxquels vous faites face?

**M. Espey :** Oui, nous fournissons de l’énergie aux gens pour qu’ils puissent se déplacer. Les gens vont continuer à se déplacer, indépendamment du carburant qu’ils utilisent. Nous voyons un avenir où la commodité et l’énergie sont liées.

Nous avons la chance d’avoir, dans les collectivités que nous desservons, des sites avec des schémas de circulation bien établis, qui sont exploités localement et qui resteront pertinents pendant la transition, parce que les gens devront toujours recharger leurs véhicules ou acheter des carburants renouvelables dans nos stations-service. Nous considérons que c’est un aspect positif.

Again, for us, the bigger worry is the value chain to support the ecosystem and making sure that we continue to be able to manufacture and provide these fuels in Canada with Canadian natural resources going to the consumer, and we don't end up outsourcing that which will lead to a large movement of jobs out of the country.

**Senator D. M. Wells:** Thank you for that.

One more question: With that transition, I assume — and maybe I shouldn't assume — are there more users for renewables? Is that trend line going where you thought it would go?

**Mr. Espey:** Renewables will get adoption through government mandates, so when the government mandates are there, renewables will start to get traction.

Ultimately, the cost of a renewable, if you look at a litre of diesel that is purely renewable versus a litre of conventional diesel, it's about five times the cost. That's the ongoing challenge with the energy transition. You're moving from energy that's cheap and readily available to energy sources that will be more expensive, and, ultimately, that's the challenge that the consumer will have is who pays for that?

If we look in the U.S., the government is stepping in with direct subsidies to manufacturers, and there is no incremental cost to the consumer. Whereas, in Canada, particularly, we see a lot of that flowing through to the consumer and, ultimately, to the user, who has to pay for it.

**Senator D. M. Wells:** Thank you very much.

**Senator Fridhandler:** Thank you for sharing your time with us today, Mr. Espey. I would like to understand a little bit more about your charging networks and what you see as impediments to a broader deployment around Canada, particularly in remote areas, so that people outside of major urban centres might be less likely to move toward the EVs.

Can you comment generally on that situation?

**Mr. Espey:** Yes, the biggest barrier to putting in EV-charging infrastructure is adoption of EVs.

Now, what I do think the government has done well is to try and incentivize through three mechanisms: One is that we get grants at times in communities where demand isn't there and it's hard to justify putting the capital in.

Encore une fois, nous nous préoccupons surtout de la chaîne de valeur qui soutient l'écosystème, et de veiller à ce que nous puissions continuer à fabriquer et à fournir ces carburants aux consommateurs canadiens avec les ressources naturelles canadiennes, et que nous ne finissions pas par importer ces ressources, ce qui entraînerait un important mouvement d'emplois vers l'extérieur du pays.

**Le sénateur D. M. Wells :** Je vous en remercie.

J'ai une autre question. Avec cette transition, je suppose — et je ne devrais peut-être pas le supposer — y a-t-il plus d'utilisateurs pour les énergies renouvelables? Est-ce que la tendance va dans le sens de vos prévisions?

**M. Espey :** Les énergies renouvelables seront adoptées dans le cadre des mandats gouvernementaux, de sorte que lorsque ceux-ci seront en place, les énergies renouvelables commenceront à prendre de l'ampleur.

Au bout du compte, un carburant renouvelable coûte environ cinq fois plus cher, si vous comparez un litre de diesel purement renouvelable avec un litre de diesel classique. C'est le défi permanent de la transition énergétique. Vous passez d'une énergie bon marché et facilement disponible à des sources d'énergie plus coûteuses, et au bout du compte, c'est le consommateur qui devra payer pour cela.

Si nous regardons ce qui se passe aux États-Unis, le gouvernement intervient en accordant des subventions directes aux fabricants et il n'y a pas de coût supplémentaire pour le consommateur. Alors qu'au Canada, en particulier, nous voyons une bonne partie du coût se répercuter sur le consommateur et, au bout du compte, c'est l'utilisateur qui doit payer.

**Le sénateur D. M. Wells :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Fridhandler :** Merci de partager votre temps avec nous aujourd'hui, monsieur Espey. J'aimerais en savoir un peu plus sur vos réseaux de recharge et sur les obstacles qui, selon vous, freinent un déploiement plus vaste au Canada, surtout dans les régions éloignées, et qui font que les gens à l'extérieur des grands centres urbains soient moins susceptibles de se tourner vers les VE.

Pouvez-vous nous parler de façon générale de cette situation?

**M. Espey :** Oui, le plus grand obstacle à la mise en place d'une infrastructure de recharge est lié à l'adoption des véhicules électriques.

Je crois que le gouvernement a réussi à créer des incitatifs par l'entremise de trois mécanismes, dont l'un consiste à accorder parfois des subventions dans les collectivités où la demande est insuffisante et où il est difficile de justifier l'investissement de capitaux.

Second, we were fortunate to be a recipient of some financing from the Canada Infrastructure Bank, which gives us a lower cost of capital and also has some features on it that ties repayment to utilization. That helps reduce the risk and also helps us deploy quickly into communities where we may not see demand early on.

The third thing is that we can monetize carbon credits to help assist with the investment. That being said, the investment in an EV-charging network is still early days, and we do recognize that we won't see returns here until the future.

**Senator Fridhandler:** On another matter, it was interesting to see on your website — and I think you also noted today — that Parkland are leaders in low-carbon fuels.

I'm interested to hear a little bit more about where you're at in terms of what is already in place and what you see happening in the future in terms of your role in this area.

**Mr. Espey:** Yes, we have a refinery in Burnaby, B.C., and we were one of the first companies in North America — and potentially globally — to use a technology called "co-processing." This is where we use the existing infrastructure, the existing refinery, and basically we have started to push renewable feedstocks. We're displacing crude with things like tallow or tall oil, which is a waste product in the forestry industry, and some canola as well. We start to displace crude, and, basically, we lower the carbon content of the fuel.

As I talked about in my opening statement, you can lower that by about seven eighths. It is a pretty remarkable reduction.

The benefit of that is that the capital to convert the equipment is very low. We spend in the neighbourhood of \$50 million to \$70 million to produce 3,500 barrels a day. A new renewable diesel plant would cost in the neighbourhood of \$600 to \$800 million, so it gives you an idea of how we've been able to use the existing infrastructure to lower carbon emissions.

Then from the consumer's perspective, it's not an incremental cost to them, so they are buying gasoline at the same price that our competitors would sell it, but ours has this renewable component. The way we offset that is that we are earning carbon credits that we can sell into the marketplace. That has been a very successful method for us to help reduce.

Deuxièmement, nous avons eu la chance de recevoir un certain financement de la Banque de l'infrastructure du Canada, qui réduit le coût de nos investissements et comporte aussi des caractéristiques qui lient le remboursement à l'utilisation. Cela contribue à réduire le risque et nous aide également à déployer rapidement nos bornes de recharge dans les collectivités où la demande pourrait ne pas se faire sentir dès le départ.

Troisièmement, nous pouvons monétiser les crédits de carbone pour faciliter l'investissement. Cela dit, l'investissement dans un réseau de recharge pour VE n'en est encore qu'à ses débuts, et nous reconnaissons que nous ne verrons pas de rendement avant l'avenir.

**Le sénateur Fridhandler :** Dans un autre ordre d'idées, il était intéressant de voir sur votre site Web — et je crois que vous l'avez aussi mentionné aujourd'hui — que Parkland est un chef de file en matière de carburants à faible teneur en carbone.

J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus sur ce qui existe déjà et sur ce qui se passera à l'avenir dans le cadre de votre rôle dans ce domaine.

**M. Espey :** Oui, nous avons une raffinerie à Burnaby, en Colombie-Britannique, et nous avons été l'une des premières entreprises en Amérique du Nord — et peut-être dans le monde — à utiliser une technologie appelée « co-traitement ». C'est là que nous utilisons l'infrastructure existante, notre raffinerie actuelle, et essentiellement, nous avons commencé à utiliser des charges d'alimentation renouvelables. Nous remplaçons le pétrole brut par du suif ou de l'huile de tall, qui est un déchet de l'industrie forestière, ainsi que du canola. Nous commençons à remplacer le pétrole brut et, essentiellement, nous réduisons la teneur en carbone du carburant.

Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, nous pouvons la réduire d'environ sept huitièmes. C'est une réduction vraiment remarquable.

L'avantage, c'est que la conversion de l'équipement exige très peu de capitaux. Nous dépensons entre 50 et 70 millions de dollars pour produire 3 500 barils par jour. Une nouvelle usine de diesel renouvelable coûterait entre 600 et 800 millions de dollars, ce qui vous donne une idée de la façon dont nous avons pu utiliser l'infrastructure existante pour réduire les émissions de carbone.

Ensuite, du point de vue du consommateur, ce n'est pas un coût supplémentaire pour lui, et il achète donc l'essence au même prix que chez nos concurrents, mais la nôtre a un composant renouvelable. C'est compensé par les crédits de carbone que nous obtenons et que nous pouvons vendre sur le marché. C'est une méthode très efficace pour nous aider à réduire les émissions.

In other jurisdictions, we're an importer, so we would import renewables into Canada, because the production capacity doesn't exist yet.

**Senator Fridhandler:** Do you see opportunities beyond Burnaby to retrofit other facilities so that the consumers are burning more efficient, less emitting fuels?

**Mr. Espey:** Yes, we only have one refinery, and we're fortunate in the configuration. It allowed us to do that very economically.

I can't speak to other refiners and their ability to do that as economically, but it is certainly a pathway that we're seeing in other jurisdictions, particularly in the U.S. and in the western states where mandates are pretty aggressive.

**Senator Miville-Dechêne:** To follow-up on this Burnaby plant, can you give me an idea of the percentage of fuel that contains feedstock as a percentage of your overall fuel sales? Is it a small part? Is it a medium part? How much does it account for your whole commerce?

**Mr. Espey:** It depends on the fuel, but if you think about it, for a litre of gasoline, roughly 10% to 15% would be ethanol, so that's blended in, and on top of that, we're in the 10% to 20% renewables. As a rule of thumb, it's about a quarter that would now be renewable content for the consumer.

**Senator Miville-Dechêne:** You don't have plans to expand on that?

**Mr. Espey:** We do have plans. This is leading technology, so it does take some experimentation. We do a lot of experimentation within the existing facility, so we're very careful as to how we push that forward.

Currently, as I indicated, we are about 3,500 barrels a day. Our goal is to increase that to 7,500 barrels a day by the end of the decade.

**Senator Miville-Dechêne:** Can you dig a little deeper in the problem of having sustainable fuel for planes? Can you explain to me why we're lagging, if I understand, in Canada, because of our laws?

Be a bit more specific. I'm sorry; I don't know this file very well.

Dans d'autres administrations, nous sommes un importateur, et nous importons des énergies renouvelables au Canada, parce que la capacité de production n'existe pas encore.

**Le sénateur Fridhandler :** Voyez-vous la possibilité, au-delà de Burnaby, de moderniser d'autres raffineries afin que les consommateurs brûlent des carburants plus efficaces et moins polluants?

**M. Espey :** Oui, nous n'avons qu'une seule raffinerie, et nous avons la chance que sa configuration se soit prêtée à cela. Cela nous a permis de le faire de façon très économique.

Je ne peux pas parler des autres raffineurs et de leur capacité à le faire de façon aussi économique, mais c'est certainement une possibilité que nous voyons dans d'autres pays, en particulier aux États-Unis et dans les États occidentaux où les mandats sont assez ambitieux.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Pour revenir à cette raffinerie de Burnaby, pouvez-vous me donner une idée du pourcentage de charge d'alimentation renouvelable par rapport à vos ventes globales de carburant? Est-ce une faible proportion? Est-ce une proportion moyenne? Quel pourcentage de votre commerce cela représente-t-il?

**M. Espey :** Cela dépend du carburant, mais si vous y réfléchissez bien, dans un litre d'essence, il y a environ 10 à 15 % d'éthanol, donc c'est mélangé à l'essence, et en plus, nous avons 10 à 20 % de composants renouvelables. En règle générale, environ le quart du carburant est maintenant constitué de composants renouvelables pour le consommateur.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Vous n'avez pas de plans pour pousser cela plus loin?

**M. Espey :** Nous avons des plans. C'est une technologie de pointe, et cela exige donc certaines expérimentations. Nous faisons beaucoup d'expériences dans les installations existantes, de sorte que nous faisons très attention à la façon dont nous allons pousser cela plus loin.

À l'heure actuelle, comme je l'ai dit, nous produisons environ 3 500 barils par jour. Notre objectif est de porter ce chiffre à 7 500 barils par jour d'ici la fin de la décennie.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Pouvez-vous approfondir un peu plus le problème du carburant durable pour les avions? Pouvez-vous m'expliquer pourquoi nous sommes en retard, si je comprends bien, au Canada, à cause de nos lois?

Soyez un peu plus précis. Je suis désolée; je ne connais pas très bien ce dossier.



**Mr. Espey:** Aviation fuel is basically diesel, and it's a higher-refined diesel and has higher-quality specifications, because of the safety requirements. The industry, quite rightly, is very conservative about converting to Sustainable Aviation Fuel, or SAF, and needs to work with engine manufacturers to do that.

Those engine manufacturers are now comfortable with Sustainable Aviation Fuel, which has the same chemical properties as normal jet fuel. The challenge, initially, has been that there is no mandate for airlines to use Sustainable Aviation Fuel. Why is that? It is because they need to compete globally, and without a global mandate, it is hard for a country like Canada to initiate its own mandate, because our airlines will lose competitiveness in a global market. That's always the challenge.

On the flip side are the incentives. They aren't there from a production perspective that would mitigate the extra cost to the airlines. If the government wants to assist there, it would require some capital and also some short-term subsidies until a global mandate is in place so that we can justify putting the capital in.

That being said, in our refinery in Burnaby, again, using existing equipment, we can make Sustainable Aviation Fuel. We're running a pilot with one of our largest airlines in Canada, and we'll be able to deliver a blended Sustainable Aviation Fuel to them at the Vancouver airport, and they're going to start to run test flights, which is quite exciting for the industry.

**Senator Miville-Dechêne:** You should have more than one plant in Burnaby. I think that's the conclusion of this —

**Mr. Espey:** Pardon me?

**Senator Miville-Dechêne:** You should have more than one Burnaby plant, so you would be going faster on a sustainable track.

**Mr. Espey:** It's a good point. We're fortunate that the configuration of the refinery we have lends itself to this sort of production.

Again, though, without the right incentive structure in place, it will not drive building a capability in Canada, whether that's at Parkland or other refiners.

**Senator Arnot:** Thank you, Mr. Espey. Obviously, Parkland, during your leadership, has shown significant diversification of revenue streams and sustainability leadership. It's known, and your innovation in low-carbon energy is remarkable. However, I have a question concerning this issue.

**M. Espey :** Le carburéacteur est essentiellement du diésel, et il s'agit d'un diésel plus raffiné qui a des spécifications de qualité supérieure, en raison des exigences en matière de sécurité. L'industrie, à juste titre, est très prudente au sujet de sa conversion en carburant durable d'aviation, ou CDA, et elle doit travailler avec les fabricants de moteurs pour ce faire.

Ces fabricants de moteurs sont maintenant à l'aise avec le carburant durable d'aviation, qui a les mêmes propriétés chimiques que le carburéacteur ordinaire. Le problème, au départ, c'est que les compagnies aériennes ne sont pas tenues d'utiliser du carburant durable d'aviation. Pourquoi? C'est parce qu'elles doivent être concurrentielles à l'échelle mondiale, et sans mandat mondial, il est difficile pour un pays comme le Canada d'émettre son propre mandat, car nos compagnies aériennes perdraient leur compétitivité sur le marché mondial. C'est toujours là que se situe le problème.

D'un autre côté, il y a les incitatifs. Il n'y en a pas, du côté de la production, pour atténuer les coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes. Si le gouvernement voulait apporter une aide à cet égard, il nous faudrait des capitaux et aussi des subventions à court terme jusqu'à ce qu'un mandat global soit en place afin que nous puissions justifier un tel investissement.

Cela dit, dans notre raffinerie de Burnaby, encore une fois, avec l'équipement existant, nous pouvons fabriquer du carburant durable d'aviation. Nous dirigeons un projet pilote avec l'une de nos plus grandes compagnies aériennes au Canada. Nous serons en mesure de lui livrer un mélange de carburant durable d'aviation à l'aéroport de Vancouver, et elle va commencer à faire des vols d'essai, ce qui est très dynamisant pour l'industrie.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Il devrait y avoir plus d'une raffinerie à Burnaby. Je pense que c'est la conclusion...

**M. Espey :** Pardon?

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Vous devriez avoir plus d'une raffinerie à Burnaby, ce qui vous permettrait d'aller plus vite sur la voie de la durabilité.

**M. Espey :** Ce serait effectivement le cas. Nous sommes chanceux que la configuration de la raffinerie que nous avons se prête à ce genre de production.

Encore une fois, cependant, l'absence d'incitatifs appropriés ne stimulera pas le développement d'une capacité au Canada, que ce soit à Parkland ou dans d'autres raffineries.

**Le sénateur Arnot :** Merci, monsieur Espey. De toute évidence, sous votre direction, Parkland a fait preuve d'une grande diversification de ses sources de revenus et d'un leadership en matière de durabilité. C'est connu, et votre innovation en matière d'énergie à faibles émissions de carbone est remarquable. Cependant, j'ai une question à ce sujet.

With Parkland's roots in traditional petroleum products, how do you respond to criticisms that your company's renewable initiatives are not sufficient to meet long-term goals by 2035 and maybe not even 2050?

**Mr. Espey:** Again, we are there to meet the needs of our customers, ultimately, and the customers will drive the change and our ability to invest.

I'm quite proud of what the team at Parkland has done in terms of standing up an EV-charging network. In record time, we stood up the second-largest ultra-fast charging network in B.C. We are now rolling that out into other jurisdictions. Without the demand, it's very difficult for us to justify the capital.

We get measured on returns by our investors. We are a publicly traded company, and they expect us to deploy capital which will get the best returns.

**Senator Arnot:** Just on the EV charging, I understand that the consumer is not as enamoured with electric vehicles now as they might have been even a couple of years ago. Do you have any comment on that? In other words, the demand isn't there, because the consumers are reacting. They don't have confidence in electric vehicles for some reason.

**Mr. Espey:** I think it's jurisdictional. I think what you're seeing in urban markets, where access to charging and where people aren't driving as far, is that an EV is a substitute for a gasoline vehicle.

Canada is a big country with a lot of distance, and we have a lot of people that need to drive to live. We also have a cold, harsh climate for which the technology is not, in some cases, well suited for. That's the part we all need to make sure we're cognizant of and, again, giving Canadians choice so that they can live their lives and contribute to the economy.

**Senator Arnot:** Do you have any comment on the government's role in educating the public on why they should be demanding more green technology? In other words, is government leading this in a way that would get to a good result in a shorter period?

**Mr. Espey:** I can't comment specifically on the effectiveness of education. What we would see in our business is that there is a high consumer awareness of the environment and the need to protect it. Where the demand is there, we will run at that and

Compte tenu des racines de Parkland dans les produits pétroliers traditionnels, comment réagissez-vous aux critiques selon lesquelles les initiatives d'énergie renouvelable de votre entreprise ne sont pas suffisantes pour atteindre les objectifs à long terme d'ici 2035, et peut-être même pas 2050?

**M. Espey :** Encore une fois, nous sommes là pour répondre aux besoins de nos clients, au bout du compte, et ce sont nos clients qui conduiront le changement et notre capacité à investir.

Je suis très fier de ce que l'équipe de Parkland a fait pour mettre en place un réseau de recharge pour VE. En un temps record, nous avons mis sur pied le deuxième réseau de recharge ultrarapide en importance en Colombie-Britannique. Nous déployons maintenant ce système dans d'autres administrations. Sans la demande, il nous est très difficile de justifier cet investissement.

Nous sommes évalués en fonction du rendement par nos investisseurs. Nous sommes une société cotée en bourse, et les investisseurs s'attendent à ce que nous déployions des capitaux qui donneront le meilleur rendement.

**Le sénateur Arnot :** Pour ce qui est de la recharge des véhicules électriques, je crois comprendre que les consommateurs ne sont pas aussi friands des véhicules électriques aujourd'hui qu'ils l'étaient il y a quelques années. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet? Autrement dit, la demande n'est pas là parce que les consommateurs réagissent. Pour une raison ou une autre, ils n'ont pas confiance dans les véhicules électriques.

**M. Espey :** Je pense que cela dépend de la région. Je pense que ce que vous voyez dans les marchés urbains, où les gens ont accès à des bornes de recharge et où ils ne conduisent pas sur d'aussi longues distances, c'est qu'un VE remplace bien un véhicule à essence.

Le Canada est un grand pays avec de grandes distances, et il y a beaucoup de gens qui ont besoin de conduire pour vivre. Nous avons aussi un climat froid et rigoureux pour lequel la technologie n'est pas bien adaptée, dans bien des cas. C'est la partie dont nous devons tous être conscients, et nous devons, encore une fois, donner le choix aux Canadiens afin qu'ils puissent vivre leur vie et contribuer à l'économie.

**Le sénateur Arnot :** Avez-vous quelque chose à dire sur le rôle du gouvernement pour ce qui est de sensibiliser la population aux raisons pour lesquelles elle devrait exiger davantage de technologies vertes? Autrement dit, le gouvernement dirige-t-il ce dossier de façon à obtenir un bon résultat en moins de temps?

**M. Espey :** Je ne peux pas me prononcer précisément sur l'efficacité de l'éducation. Ce que nous constatons dans notre secteur, c'est que les consommateurs sont très sensibilisés à l'environnement et à la nécessité de le protéger. Là où il y a une

stand up infrastructure. With the help of the government, we've been able to deploy capital in areas with less demand to, hopefully, stimulate demand.

I would say that there are some challenges or practicalities around electrification versus conventional fuels. If you look at large parts of our country, which are cold, and people drive far, the practicality of an EV can be questioned just in terms of range, time to charge, and then a fall-off in range as temperatures get colder.

**Senator Arnot:** Thank you.

[Translation]

**Senator Youance:** Mr. Espey, my question is about your production. I would like to know what percentage of the products you sell are refined in Canada. I wanted to know the proportion of exported refined products versus imports.

[English]

**Mr. Espey:** Again, we're not a producer of crude oil. We are a distributor, predominantly, and then in B.C., we do have a refinery.

In the gasoline market, we're roughly in the area of 17% to 18% of that market, and in the diesel market, we're a little lower; we're 15% to 16% of that market.

We do have a large market share. We predominantly resell products from other refiners — other than in B.C., where we supply ourselves through our own refinery.

[Translation]

**Senator Youance:** In a different vein, you talked about convenience and charging time. Will you be forced to set up incentives so that people can use your charging stations? Are there other activities at your sites, or will you be forced to have them to ensure the sustainability of your electric charging facilities?

[English]

**Mr. Espey:** When we talk to our customers, what their fear is with an EV — or their hesitation — is, one, performance, and can I get the performance that I would out of a conventional vehicle? The second fear is the range, and people often talk about range anxiety.

demande, nous y répondons et mettons l'infrastructure en place. Avec l'aide du gouvernement, nous avons été en mesure de déployer des capitaux dans des régions où la demande est moins forte pour, espérons-le, stimuler la demande.

Je dirais qu'il y a des défis ou des aspects pratiques liés à l'électrification par rapport aux combustibles classiques. Si vous prenez les grandes régions de notre pays, qui sont froides, et où les gens parcourent de longues distances, la faisabilité d'un VE peut être remise en question simplement sur le plan de l'autonomie, du temps pour recharger, puis d'une diminution de l'autonomie à mesure que les températures deviennent plus froides.

**Le sénateur Arnot :** Merci.

[Français]

**La sénatrice Youance :** Monsieur Espey, ma question porte sur votre production. J'aimerais savoir quel est le pourcentage de vos produits vendus qui sont raffinés au Canada. Je voulais comprendre la proportion entre les exportations et l'importation de produits raffinés.

[Traduction]

**M. Espey :** Encore une fois, nous ne produisons pas de pétrole brut. Nous sommes surtout un distributeur et, en Colombie-Britannique, nous avons une raffinerie.

En ce qui concerne le marché de l'essence, nous occupons environ 17 à 18 % de ce marché, et sur le marché du diésel, notre part est un peu plus faible; elle se situe entre 15 et 16 %.

Nous détenons une part importante du marché. Nous revendons surtout des produits d'autres raffineurs — sauf en Colombie-Britannique, où nous nous approvisionnons par l'entremise de notre propre raffinerie.

[Français]

**La sénatrice Youance :** Dans un autre ordre d'idées, vous avez parlé de la commodité et du temps de recharge. Seriez-vous obligés de mettre en place des activités ou des incitatifs pour que les gens puissent utiliser vos bornes de recharge? Dans vos espaces, y aura-t-il d'autres activités, ou serez-vous obligés de le faire pour assurer la durabilité de vos installations pour la recharge électrique?

[Traduction]

**M. Espey :** Lorsque nous parlons à nos clients, leur crainte à l'égard des VE — ou leur hésitation —, porte d'abord sur la puissance. Puis-je obtenir la puissance que j'obtiendrais d'un véhicule thermique? La deuxième crainte concerne l'autonomie, et les gens parlent souvent de l'anxiété liée à l'autonomie.

As a strategy, what we've done is go into markets and make sure we can give people choice along major arteries. In B.C., we've put a network in place that allows consumers to rely on us every 100 to 150 kilometres along major highways.

Then the third thing is time. To give an example, we have an EV. If we drive from Calgary to Vancouver in my internal combustion engine, or ICE, vehicle, I stop once, and I buy energy, and it takes me about three minutes. When I drive an EV, I stop four or five times, and it takes me, on average — if you accumulate all of that — two-and-a-half hours. People want quick energy, and our response to that is to invest in ultra-high fast charging.

The higher the charge rate, we think that that is what consumers are looking for. Again, the second thing is network density, and we've been able to tie that together to make sure that you can drive your car from Vancouver to Calgary or Calgary to Vancouver and stop at Parkland sites along the way. By understanding the consumer, we're building the network to make sure that this fits.

One of the limitations in speed is the vehicles. While the technology is there to charge faster, a lot of the vehicles can't take it because of the impact on the batteries. Generally, what we're able to provide is in 20 minutes, an 80% recharge of your battery on average sized battery. The benefit that we have is we are on major routes, and we do have good sites with good amenities and proven traffic patterns. What we're seeing is that as we put EV charging in, people are, in fact, using it.

**Senator Anderson:** Thank you for your testimony.

I have a question in regard specifically to — there is a lot of talk about EVs. The most expensive electricity available in Canada is in the Northwest Territories. Our costs are at 41 cents per kilowatt. Nunavut is at 35.4 cents per kilowatt, and the Yukon is at 18.7 cents per kilowatt. The lowest is in Quebec at 7.8 cents per kilowatt. The Northwest Territories is almost five times higher than the costs in Quebec.

The Northwest Territories will also be increasing their electricity costs. The Government of the Northwest Territories, or GNWT, is — and will be — subsidizing electricity to the cost of \$48 million over the next 4 years at \$12 million per year. This subsidy will reduce the average rate increase — and we are still having a rate increase on top of this — across the Northwest Territories anywhere from 28.4% to 15%.

Notre stratégie a été d'aller sur les marchés et de faire en sorte de donner le choix aux gens le long des grandes artères. En Colombie-Britannique, nous avons mis en place un réseau qui permet aux consommateurs de compter sur nous tous les 100 à 150 kilomètres le long des grandes autoroutes.

La troisième chose, c'est le temps. Pour vous donner un exemple, nous avons un véhicule électrique. Si nous allons de Calgary à Vancouver dans ma voiture à moteur thermique, je m'arrête une fois pour acheter de l'essence, ce qui me prend environ trois minutes. Lorsque je conduis un VE, je m'arrête quatre ou cinq fois, et ce trajet prend en moyenne — si vous additionnez le tout — deux heures et demie. Les gens veulent de l'énergie rapide, et notre réponse à cela est d'investir dans la recharge ultra-rapide.

Nous pensons que la recharge la plus rapide est ce que veulent les consommateurs. Encore une fois, la deuxième chose est la densité du réseau, et nous avons réussi à le densifier de façon à ce que vous puissiez conduire votre voiture de Vancouver à Calgary ou de Calgary à Vancouver en vous arrêtant aux bornes de recharge de Parkland en cours de route. En comprenant le consommateur, nous construisons notre réseau de façon à faire en sorte qu'il lui convienne.

L'une des restrictions de la rapidité de charge est due aux véhicules. Même si la technologie permet de recharger les batteries plus rapidement, beaucoup de véhicules ne peuvent pas le faire en raison des répercussions sur les batteries. En règle générale, nous pouvons fournir en 20 minutes une recharge de 80 % pour une batterie de taille moyenne. L'avantage que nous avons, c'est que nous sommes sur des routes importantes et que nous avons de bons sites avec de bonnes commodités et des itinéraires de circulation éprouvés. Ce que nous constatons, c'est que si nous y incluons des bornes de recharge pour les véhicules électriques, les gens s'en servent.

**La sénatrice Anderson :** Je vous remercie de votre témoignage.

J'ai une question qui porte précisément sur... on parle beaucoup des VE. L'électricité la plus chère au Canada se trouve dans les Territoires du Nord-Ouest. Nos coûts sont de 41 cents le kilowatt. Le Nunavut se situe à 35,4 cents le kilowatt et le Yukon, à 18,7 cents le kilowatt. Le prix le plus bas est au Québec à 7,8 cents le kilowatt. Les coûts dans les Territoires du Nord-Ouest sont presque cinq fois plus élevés qu'au Québec.

Les Territoires du Nord-Ouest augmenteront également leurs coûts d'électricité. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, ou GTNO, subventionnera l'électricité à hauteur de 48 millions de dollars au cours des quatre prochaines années, soit 12 millions de dollars par année. Cette subvention va réduire l'augmentation moyenne des tarifs — et nous avons toujours une hausse de tarif en plus — dans tous les Territoires du Nord-Ouest, qui se situe entre 28,4 et 15 %.

Now, when you're talking about the use of EVs and the cost factors, how are these cost factors factored into the reality in the Northwest Territories when a lot of what happens in the southern provinces impede and affect us in the North, when the costs for us in the North are far more expensive. For electricity, it's five times higher. There is the fact that we also have colder temperatures, and EVs are not as effective, and we have other factors that come into play in the North.

How would you account for decisions that are made nationally that affect the North?

**Mr. Espey:** I can't comment specifically on how the government supports people that live in the North.

What I do know is that we have a value chain or a supply chain that goes and services northern communities. We do that as efficiently as possible by making sure that we're having local storage in local markets so that we can drive full-truck loads of fuel into the market and then redistribute that.

I would say, in terms of EVs, one of the challenges with a lot of northern communities are they generate their power from diesel fuel, and without changing the source of power generation, it would question the drive to change to EVs.

Again, I think that's a larger issue around how that power is derived, and, unfortunately, it is very costly, because it's generated locally and mostly with diesel fuel, except for some of the larger urban communities.

That's a challenge. We're there to service. We do service customers in those markets. Certainly, it hadn't been an area of focus from an EV-charging perspective because of the cost challenge.

**Senator Anderson:** Yes, just a quick follow-up to let you know that they have used hydro; however, with the effects that have been happening with climate change, the water levels are too low, and they've had to resort back to diesel. I don't think that those factors are actually taken into play when decisions are made.

Just to put that out there, I think when companies are making decisions, and Canada's making decisions, they need to understand some of the realities that are happening in the North and not make their decisions based on the South.

Thank you very much.

Maintenant, quand vous parlez de l'utilisation des VE et des facteurs de coût, comment ces facteurs de coût sont-ils pris en compte dans la réalité dans les Territoires du Nord-Ouest alors qu'une grande partie de ce qui se passe dans les provinces du Sud nous nuit dans le Nord, où nos coûts sont beaucoup plus élevés? Pour l'électricité, c'est cinq fois plus. Il y a aussi le fait que nous avons des températures plus froides et que les VE ne sont pas aussi efficaces. Il y a aussi d'autres facteurs en jeu dans le Nord.

Comment tiendriez-vous compte des décisions prises à l'échelle nationale qui touchent le Nord?

**M. Espey :** Je ne peux pas me prononcer précisément sur la façon dont le gouvernement appuie les gens qui vivent dans le Nord.

Ce que je sais, c'est que nous avons une chaîne de valeur ou d'approvisionnement qui dessert les collectivités du Nord. Nous le faisons de la façon la plus efficace possible en nous assurant d'avoir des entrepôts locaux dans les marchés locaux afin que nous puissions transporter des chargements de carburant vers le marché et ensuite les redistribuer.

Je dirais qu'en ce qui concerne les VE, l'un des défis auxquels font face beaucoup de collectivités du Nord, c'est qu'elles produisent leur électricité à partir du diesel et que, si la source de production d'énergie ne change pas, cela remet en question la volonté de passer aux VE.

Encore une fois, je pense qu'il s'agit d'un problème plus vaste lié à la façon dont l'électricité est produite et, malheureusement, c'est très coûteux, parce que cette énergie est générée localement et principalement au moyen de carburant diesel, sauf dans certaines grandes collectivités urbaines.

C'est un défi. Nous sommes là pour servir. Nous desservons des clients dans ces marchés. Il est certain que nous n'avons pas centré nos efforts sur cette région en ce qui concerne les bornes de recharge pour VE en raison du défi que représentent les coûts.

**La sénatrice Anderson :** Oui, juste une petite question de suivi pour vous dire que ces collectivités ont utilisé l'hydroélectricité; cependant, compte tenu des effets du changement climatique, les niveaux d'eau sont trop bas et elles ont dû revenir au diesel. Je ne crois pas que ces facteurs entrent en ligne de compte lorsque des décisions sont prises.

Pour que ce soit bien clair, je pense que lorsque les entreprises prennent des décisions, et que le Canada prend des décisions, il faut qu'ils comprennent certaines réalités qui se produisent dans le Nord et qu'ils ne prennent pas leurs décisions en fonction du Sud.

Merci beaucoup.

**Mr. Espey:** For sure. That's great input, and, again, we're proud to service a lot of those communities with energy today.

**Senator McCallum:** I'm sorry I missed your presentation. I came in late, so I apologize.

I wanted to comment and ask a question on electric vehicles. I went to look at buying a new car about a month ago, and I spoke to the guy that was selling the cars. He said for charging at homes, the grid won't be able to take it, and only four on his street will be allowed the fast charging.

When we look at moving into electric vehicles, how sustainable is that for the whole country? I look at the environmental footprint, because I understand your batteries are made from lithium, and the cost ranges from \$5,000 to \$16,000 for a new battery. How available are these batteries right now? There is a significant environmental footprint through the mining of the lithium and through hydro on First Nation's communities through the air, water and soil contamination. That now includes water scarcity. Would you comment on that?

**Mr. Espey:** Our business is not involved in the production or fabrication of batteries, and it's not an area that I really have a lot of expertise in.

Again, the challenge is that batteries have a much lower energy density than conventional fuels and hence are more expensive, which ultimately leads to the higher cost of an EV. That's ultimately the challenge. If you look at consumers, under the conventional energy system, it's just more affordable. This goes back to the question: How does the government want to incentivize changes? Quite frankly, for most Canadians, the only way to do that is with direct subsidies when it comes to EVs.

I can't speak specifically to the environmental impacts of lithium and how that affects local communities. That's not an area that we're actively involved in.

**Senator McCallum:** You are involved in it because you are buying the lithium batteries. You are indirectly contributing to environmental damage, especially in First Nations communities.

How available are the batteries?

**M. Espey :** Bien sûr. C'est une excellente remarque et, encore une fois, nous sommes fiers de fournir actuellement de l'énergie à un bon nombre de ces collectivités.

**La sénatrice McCallum :** Je suis désolée d'avoir manqué votre exposé. Je suis arrivée en retard, alors veuillez m'excuser.

Je voudrais faire un commentaire et poser une question sur les véhicules électriques. J'ai envisagé d'acheter une nouvelle voiture, il y a environ un mois, et j'ai parlé au vendeur. Il m'a dit qu'en ce qui concerne la recharge à la maison, le réseau ne sera pas capable de l'accommoder, et que seulement quatre maisons dans sa rue auront accès à la recharge rapide.

Dans quelle mesure la transition aux véhicules électriques est-elle durable pour l'ensemble du pays? Je regarde l'empreinte environnementale, parce que je crois comprendre que vos batteries sont faites de lithium et qu'il en coûte entre 5 000 et 16 000 \$ pour une nouvelle batterie. Dans quelle mesure ces batteries sont-elles disponibles à l'heure actuelle? L'exploitation minière du lithium et la production d'hydroélectricité dans les collectivités des Premières Nations ont une empreinte environnementale importante en raison de la contamination de l'air, de l'eau et du sol. Cela comprend maintenant la pénurie d'eau. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

**M. Espey :** Notre entreprise ne participe pas à la production ou à la fabrication de batteries, et ce n'est pas un domaine dans lequel j'ai beaucoup d'expertise.

Encore une fois, le problème tient au fait que les batteries ont une densité énergétique beaucoup plus faible que les combustibles traditionnels et qu'elles sont donc plus coûteuses, ce qui entraîne en fin de compte un coût plus élevé pour un VE. Au bout du compte, c'est là le défi. Pour les consommateurs, le système énergétique classique est tout simplement plus abordable. Cela nous ramène à la question suivante : comment le gouvernement veut-il encourager les changements? Franchement, pour la plupart des Canadiens, la seule façon d'y arriver est de subventionner directement les VE.

Je ne peux pas parler précisément des répercussions environnementales du lithium et de la façon dont cela touche les collectivités locales. Ce n'est pas un domaine auquel nous participons activement.

**La sénatrice McCallum :** Vous y participez parce que vous achetez des batteries au lithium. Vous contribuez indirectement aux dommages environnementaux, surtout dans les communautés des Premières Nations.

Dans quelle mesure les batteries sont-elles disponibles?

**Mr. Espey:** Again, in terms of electric vehicles, I can't comment on availability of the batteries. What I would say is that Parkland as a business is focused on meeting the needs of consumers and customers. If our customers are moving to electric vehicles, we'll be there to support them.

**Senator Massicotte:** I would like to ask you a couple of questions, Mr. Espey. It's not directed at your business, but you are a participant or bystander of great importance. You obviously see what is happening in the industry, and you are an intelligent person. You've developed opinions. We are faced with a conundrum, if you wish, where the government is trying to find a way to align the interests, and right now, it is not working.

Some producers have said, "I don't care about the subsidies. I just want to produce oil and gas. I just want to produce it completely. That's my job." But it's not happening. We're not meeting the objectives environmentally. We're not meeting the objectives of many producers. Yet we're at a standstill. We're talking about a cap on price, and a lot of people don't like it. Yet we're going nowhere. Could you comment — because you're a bystander and know the industry very well — on what is wrong and how can we make it right.

**Mr. Espey:** As you indicated, we are a distributor, so we predominantly manufacture a very small amount of our own usage. We are not an integrated oil company so we don't participate in the upstream.

As someone who is involved in the energy industry and who, as a company and as an individual, believes that climate change is an issue and we need to change, I would say in Canada we are blessed with a tremendous resource. Outside of Canada where we can control our behaviours and how we use energy, there is a global market that we have a great opportunity to continue to supply to. That industry contributes vastly to the productivity and the wealth of the country, and it allows us to afford a lot of the changes that we need to make, whether that's in our health care system or how we use energy.

From my perspective, we need to let the energy thrive so that it can export and provide energy to the global market, but at the same time, as Canadians, we need to demonstrate that we're doing the right thing to protect. Ultimately, the only thing we can control is what is within our borders.

**M. Espey :** Encore une fois, en ce qui concerne les véhicules électriques, je ne peux pas me prononcer sur la disponibilité des batteries. Je dirais que Parkland, en tant qu'entreprise, s'efforce de répondre aux besoins des consommateurs et des clients. Si nos clients se tournent vers les véhicules électriques, nous serons là pour les soutenir.

**Le sénateur Massicotte :** J'aimerais vous poser quelques questions, monsieur Espey. Cela ne s'adresse pas à votre entreprise, mais vous êtes un participant ou un témoin de grande importance. Vous voyez évidemment ce qui se passe dans l'industrie, et vous êtes une personne intelligente. Vous vous êtes forgé une opinion. Nous sommes confrontés à un dilemme, si vous voulez, où le gouvernement essaie de trouver une façon d'harmoniser les intérêts, mais en ce moment, cela ne fonctionne pas.

Certains producteurs ont dit : « Je me fiche des subventions. Je veux seulement produire du pétrole et du gaz. Je veux simplement le produire au complet. C'est mon travail. » Mais cela ne fonctionne pas. Nous n'atteignons pas les objectifs environnementaux. Nous n'atteignons pas les objectifs de nombreux producteurs. Nous sommes au point mort. Nous parlons d'un plafond sur les prix, et beaucoup de gens n'aiment pas cela. Pour le moment, nous n'allons nulle part. Puisque vous êtes un observateur et que vous connaissez très bien l'industrie, pourriez-vous nous dire ce qui ne va pas et comment nous pouvons corriger la situation?

**M. Espey :** Comme vous l'avez dit, nous sommes un distributeur, et nous ne fabriquons qu'une très petite partie de nos produits pour notre propre usage. Comme nous ne sommes pas une société pétrolière intégrée, nous ne participons pas aux activités en amont.

En tant que personne qui travaille dans l'industrie de l'énergie et qui est convaincue, à titre d'entrepreneur et personnellement, que le changement climatique pose un sérieux problème et que nous devons changer notre façon de faire, je dirais qu'au Canada, nous avons la chance d'avoir une ressource extraordinaire. À l'extérieur du Canada où nous pouvons contrôler nos comportements et la façon dont nous utilisons l'énergie, il y a un marché mondial que nous avons une excellente occasion de continuer d'approvisionner. Cette industrie contribue grandement à la productivité et à la richesse du pays, et nous donne les moyens d'apporter un bon nombre des changements qui s'imposent, que ce soit dans notre système de soins de santé ou dans la façon dont nous utilisons l'énergie.

Je pense que nous devons laisser l'industrie de l'énergie prospérer afin qu'elle puisse exporter et fournir de l'énergie au marché mondial, mais en même temps, en tant que Canadiens, nous devons démontrer que nous faisons ce qu'il faut pour la protéger. Au bout du compte, la seule chose que nous pouvons contrôler, c'est ce qui se passe à l'intérieur de nos frontières.

**Senator Massicotte:** If you look at world trade from an oil perspective, in fact, the prices have basically softened from the demand side and the Organization of the Petroleum Exporting Countries, or OPEC, is delaying any further cuts. In five to six years, we're going to have an oversupply, and therefore, prices may go down. How do you manage that? If you were the adviser to the Minister of Environment, how do you deal with these issues.

**Mr. Espey:** From a demand perspective, it has levelled off. I think there are a number of factors there. One is that we are seeing EVs make a difference. Two is that we are seeing energy efficiency make a difference, and that's probably the bigger contributor to demand. The third factor is economic activity, particularly in Asia — and China specifically — where the economic activity hasn't been there to drive the ongoing growth in demand for oil.

Again, it's hard to pull apart the extent to which each of those impact it. The price of energy will come down if supply exceeds demand. I would say there has been under-investment on the supply side for the last decade, and every year, there is a certain depletion in the supply. As OPEC is doing, others will make sure that the market is balanced so that they can put the capital in to continue to supply their customers, whether they are in Canada or around the world.

**Senator D. M. Wells:** Not just as an industry watcher but also an industry insider, I recognize that much of Parkland's customers and clients are based in Canada. What opportunities or challenges do you see with the new administration coming in the United States?

**Mr. Espey:** We have a large U.S. business as well. The value chain, or supply chain, in our business is very domestic in each — certainly in Canada and the U.S. We do a little bit of export/import across the border, but it is not really material to our business.

Now, in other jurisdictions like in the Caribbean and South and Central America, there isn't local supply or local manufacturing, and we move products mainly from U.S. refineries into that market to supply local communities.

It's hard to say. On the one hand, if the new administration stimulates economic growth, we'll see the benefit of that. Certainly, tariffs would be detrimental to Canada, to Canadian oil and to Canadian economic activity, which would affect our business negatively.

**Senator D. M. Wells:** Are Parkland's operations primarily based in Western Canada, or are they pan-Canadian?

**Le sénateur Massicotte :** Si vous examinez le commerce mondial du pétrole, en fait, les prix ont essentiellement fléchi du côté de la demande et l'Organisation des pays exportateurs de pétrole, ou OPEP, retarde d'autres réductions. Dans cinq ou six ans, il y aura une offre excédentaire et les prix pourraient donc baisser. Comment gérez-vous cela? Si vous étiez le conseiller du ministre de l'Environnement, comment traiteriez-vous ces questions?

**M. Espey :** Du point de vue de la demande, le prix s'est stabilisé. Je pense qu'il y a là un certain nombre de facteurs. En premier lieu, nous voyons les VE faire une différence. Deuxièmement, nous constatons que l'efficacité énergétique fait une différence, et c'est probablement ce qui contribue le plus à la demande. Le troisième facteur est l'activité économique, particulièrement en Asie — et en Chine plus précisément —, où l'activité économique n'a pas été là pour stimuler une croissance continue de la demande de pétrole.

Encore une fois, il est difficile de déterminer dans quelle mesure chacun de ces facteurs a un impact. Le prix de l'énergie diminuera si l'offre dépasse la demande. Je dirais qu'il y a eu un sous-investissement du côté de l'offre au cours de la dernière décennie, et chaque année, il y a une certaine diminution de l'offre. À l'instar de l'OPEP, d'autres pays veilleront à ce que le marché soit équilibré afin qu'ils puissent investir les capitaux nécessaires pour continuer à approvisionner leurs clients, que ce soit au Canada ou ailleurs dans le monde.

**Le sénateur D. M. Wells :** Non seulement en tant qu'observateur de l'industrie, mais aussi en tant qu'initié de l'industrie, je reconnais que la plupart des clients de Parkland se trouvent au Canada. Quelles possibilités ou quels défis entrevoyez-vous avec la nouvelle administration américaine?

**M. Espey :** Nous sommes également une grande entreprise aux États-Unis. La chaîne de valeur, ou la chaîne d'approvisionnement, dans notre secteur est très intérieure, en tout cas au Canada et aux États-Unis. Nous faisons un peu d'import-export de l'autre côté de la frontière, mais ce n'est pas vraiment important pour notre entreprise.

Dans d'autres pays comme les Caraïbes, l'Amérique du Sud et l'Amérique centrale, il n'y a pas d'approvisionnement local ou de fabrication locale, et nous transportons des produits principalement des raffineries américaines vers ces marchés pour approvisionner les collectivités locales.

C'est difficile à dire. D'une part, si la nouvelle administration stimule la croissance économique, nous en verrons les avantages. Il est certain que les droits de douane nuiraient au Canada, au pétrole canadien et à l'activité économique canadienne, ce qui aurait un effet négatif sur nos affaires.

**Le sénateur D. M. Wells :** Les activités de Parkland se déroulent-elles principalement dans l'Ouest canadien ou sont-elles pancanadiennes?



**Mr. Espey:** We are across the country. As I said in my introductory comments, one in five Canadians visits our facilities on a daily basis, and we're really proud to service them in all jurisdictions across the country.

**Senator Fridhandler:** Thank you, Mr. Espey. We have circled around the issue of what you call "meeting customer needs" or that "where demand exists, you will address it," but I wonder if you could give me some specific concerns or where you need more support or where you believe consumers should receive more support from government in order to achieve the goal of net zero.

**Mr. Espey:** I would say two things.

One is on the price to consumers. This energy transition will cost money, and the question is: Does it come from the consumer, does it come from industry or does it come from government?

Ultimately, particularly where we've had an inflationary environment, we've seen Canadian consumers stretched. We've seen that in our network. We've seen that in demand. We've seen that in how much they spend. Higher energy costs, which could get driven higher, either through carbon taxes or carbon charges, will further put a strain on consumers. The other challenge is, then, substitutes — EVs are expensive.

The role that government can play is again making sure that there are either subsidies or the cost of the transition is not borne by the consumer because, ultimately, it hurts. The people it hurts the most are the folks who don't have the disposable income that a portion of Canadians enjoy. It's making sure that we help those who can't afford it to be able to afford cheap, reliable energy so they can lead their lives.

On the other side, on the production side of fuels, the refining side is making sure that we incent a healthy renewables manufacturing capability across the country — not just in Alberta — to make sure that, again, we can give Canadians great-paying jobs in the sector and we don't export those jobs into other jurisdictions. That's where we're at risk, I would say, certainly in the short term. We become an importer of these products, which benefits Canada because we lower our carbon emissions, but it comes at a cost to the economy and to Canadian workers.

**Senator Fridhandler:** Just a short long-shot question on Parkland's views on nuclear and how that might fit into your picture.

**M. Espey :** Nous sommes partout au pays. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, un Canadien sur cinq visite nos installations tous les jours, et nous sommes très fiers de les desservir dans toutes les régions du pays.

**Le sénateur Fridhandler :** Merci, monsieur Espey. Nous avons encerclé la question de ce que vous appelez « répondre aux besoins des clients », autrement dit, quand la demande existe, vous y répondez. Mais je me demande si vous pourriez me faire part de certaines préoccupations précises, ou me dire sur quel plan vous auriez besoin d'un plus grand soutien, ou sur quel plan les consommateurs devraient, selon vous, recevoir davantage d'aide du gouvernement pour atteindre l'objectif de la carboneutralité.

**M. Espey :** Je dirais deux choses.

La première concerne le prix pour les consommateurs. La transition énergétique coûtera de l'argent, et la question est de savoir si cet argent doit venir du consommateur, de l'industrie ou du gouvernement.

Au bout du compte, surtout dans un contexte inflationniste, les consommateurs canadiens ont été poussés à la limite. Nous l'avons constaté dans notre réseau. Nous l'avons constaté dans la demande. Nous l'avons vu dans le montant qu'ils dépensent. La hausse des coûts de l'énergie, qui pourraient augmenter en raison des taxes sur le carbone ou des redevances sur le carbone, exercera une pression supplémentaire sur les consommateurs. L'autre défi, c'est que les véhicules de remplacement, les VE, coûtent cher.

Encore une fois, le rôle que peut jouer le gouvernement consiste à faire en sorte qu'il y ait des subventions ou que le coût de la transition ne soit pas assumé par le consommateur, car au bout du compte, cela fait mal. Les gens qui en souffrent le plus sont ceux qui n'ont pas le revenu disponible dont jouit une partie des Canadiens. Il s'agit de nous assurer d'aider ceux qui n'en ont pas les moyens à avoir accès à une énergie fiable et bon marché afin qu'ils puissent vivre leur vie.

D'un autre côté, en ce qui concerne la production de carburants, le secteur du raffinage s'assure de favoriser une capacité solide de fabrication d'énergies renouvelables dans tout le pays — pas seulement en Alberta — pour faire en sorte, encore une fois, que nous puissions donner aux Canadiens des emplois bien rémunérés dans le secteur, et que nous n'exportions pas ces emplois à l'étranger. C'est là que nous courons un risque, dirais-je, en tout cas à court terme. Nous devenons un importateur de ces produits, ce qui est avantageux pour le Canada parce que nous réduisons nos émissions de carbone, mais cela coûte cher à l'économie et aux travailleurs canadiens.

**Le sénateur Fridhandler :** Juste une brève question concernant le point de vue de Parkland sur l'énergie nucléaire, et la façon dont elle pourrait s'intégrer dans votre tableau.

**Mr. Espey:** Again, we're not a producer of energy. I would say nuclear seems to me to be a good transition step as other technologies that are potentially more affordable catch up. That would certainly help with the electrification of the transportation network where demand will climb.

Production is one, and one of the other senators asked about the distribution network. Obviously, capital has to go into that to make sure that we can deliver energy to Canadians so they don't experience any disruption.

**The Chair:** Mr. Espey, thank you very much for being with us this morning. It is much appreciated. You're obviously very informed, and we got some good information from you that makes us a little bit smarter. Thank you for being with us this morning.

For our next panel, we welcome, from the Canadian Association of Petroleum Producers, Lisa Baiton, President and Chief Executive Officer, by video conference. From Cenovus Energy, Jon McKenzie, President and Chief Executive Officer, also by video conference.

Welcome and thank you for being with us this morning. Early morning for you, especially. Five minutes is reserved for your opening remarks. The floor is yours, Ms. Baiton, followed by Mr. McKenzie.

**Lisa Baiton, President and Chief Executive Officer, Canadian Association of Petroleum Producers:** Thank you, Mr. Chair, and good morning, honourable senators. Thank you for the opportunity to speak with you today. My name is Lisa Baiton, and I am President and CEO of the Canadian Association of Petroleum Producers, also known as CAPP.

CAPP represents upstream oil and natural gas companies from coast to coast. Our members produce nearly three quarters of Canada's oil and natural gas and operate across the country in the oil sands, conventional and offshore sectors. CAPP is a non-partisan, research-based and solution-oriented partner that works with all levels of government to ensure a thriving Canadian oil and gas industry and a thriving Canadian economy. Because Canada's economy is built on a foundation of natural resources, by developing these resources, we help provide the essentials of modern life. But today, we are not truly leveraging our resource advantage to improve Canadian standards of living, which is why the Senate study on the benefits of the Canadian oil and natural gas industry is incredibly important.

**M. Espey :** Encore une fois, nous ne sommes pas un producteur d'énergie. Je dirais que le nucléaire me semble être une bonne étape de transition, pendant que d'autres technologies potentiellement plus abordables rattrapent leur retard. Cela aiderait certainement à électrifier le réseau de transport là où la demande va augmenter.

La production est l'un des aspects, mais un des autres sénateurs a également posé une question au sujet des réseaux de distribution. De toute évidence, des capitaux doivent être investis pour que nous puissions fournir de l'énergie aux Canadiens afin qu'ils ne subissent aucune perturbation.

**Le président :** Monsieur Espey, merci beaucoup de vous être joint à nous ce matin. Nous vous en sommes très reconnaissants. De toute évidence, vous êtes très bien informés, et nous avons obtenu de bons renseignements qui nous rendent un peu plus intelligents. Je vous remercie de vous être joints à nous ce matin.

Pour la prochaine partie de la réunion, nous accueillons par vidéoconférence Lisa Baiton, présidente et chef de la direction de l'Association canadienne des producteurs pétroliers. De Cenovus Energy, Jon McKenzie, président et chef de la direction, aussi par vidéoconférence.

Bienvenue et merci d'être parmi nous ce matin. Tôt le matin, surtout pour vous. Vous avez cinq minutes pour faire votre déclaration préliminaire. Vous avez la parole, madame Baiton, et ce sera ensuite au tour de M. McKenzie.

**Lisa Baiton, présidente et chef de la direction, Association canadienne des producteurs pétroliers :** Merci, monsieur le président, et bonjour, honorables sénateurs. Merci de me donner l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Je m'appelle Lisa Baiton et je suis présidente et chef de la direction de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, ou ACPP.

L'ACPP représente les sociétés pétrolières et gazières en amont, d'un océan à l'autre. Nos membres produisent près des trois quarts du pétrole et du gaz naturel au Canada et ils exercent leurs activités partout au pays dans les secteurs des sables bitumineux, des ressources classiques et de l'exploitation extracôtière. L'ACPP est un partenaire non partisan, axé sur la recherche et les solutions, qui travaille avec tous les ordres de gouvernement pour assurer la prospérité de l'industrie pétrolière et gazière du Canada, ainsi que celle de l'économie canadienne. Parce que l'économie du Canada repose sur les ressources naturelles, en exploitant ces ressources, nous contribuons à fournir les éléments essentiels de la vie moderne. Mais aujourd'hui, nous ne tirons pas vraiment parti de notre avantage en matière de ressources pour améliorer le niveau de vie des Canadiens. C'est pourquoi l'étude du Sénat sur les avantages de l'industrie canadienne du pétrole et du gaz naturel est extrêmement importante.

Allow me to share more information on what we're seeing. Polls around the nation show that Canadians are worried about the rising cost of groceries and gas for their cars and whether they are going to have a job next month. They are worried about being able to pay their mortgage or if they will ever be able to afford a home. They are worried about whether our health care system will be able to support them when they need it most.

Outside of Canada, our world is growing more and more unpredictable. Violent conflicts in the Middle East and Russia's continued war against Ukraine are an increasing threat to global security and are realigning historical trading relationships.

Following the recent U.S. presidential election, Canada faces considerable challenges. NATO funding, borders and immigration aside, it is expected that the new Trump administration will ensure that their U.S. corporate tax structure and their U.S. permitting processes are globally best in class.

We, as Canadians, need to be eyes wide open on the president-elect's very real promise for 25% across-the-board tariffs, including oil and gas. Canada's natural resources industry plays a pivotal role in solving the country's significant productivity and competitiveness challenges but only if supported and leveraged properly.

Here is how the Canadian oil and gas industry is helping support Canadians' standard of living today: Industry revenues to governments across Canada over the past two fiscal years have cumulatively reached over \$75 billion, and these dollars help pay for our doctors, nurses and teachers, as well as support the arts and deliver the social programs upon which many Canadians rely.

The industry's supply chain stretches across the country, reaching thousands of businesses and directly and indirectly support nearly 450,000 jobs in every single province from coast to coast. When you consider induced jobs, that number grows to about 900,000 Canadian jobs.

These jobs are high quality and high paying. The average wage within the conventional sector pays about \$47 per hour more than the national average. Our industry is also one of the largest employers of Indigenous peoples in the country, employing nearly 11,000 people of Indigenous descent.

Permettez-moi de vous donner plus d'information sur ce que nous voyons. Des sondages menés un peu partout au pays montrent que les Canadiens s'inquiètent de la hausse du coût de l'épicerie et de l'essence pour leur voiture et se demandent s'ils auront un emploi le mois prochain. Ils se demandent s'ils pourront rembourser leur hypothèque ou s'ils auront un jour les moyens d'acheter une maison. Ils se demandent si notre système de soins de santé sera en mesure de les aider au moment où ils en auront le plus besoin.

À l'extérieur du Canada, notre monde est de plus en plus imprévisible. Les conflits violents au Moyen-Orient et la guerre continue de la Russie contre l'Ukraine constituent une menace croissante pour la sécurité mondiale, et modifient les relations commerciales historiques.

À la suite de la récente élection présidentielle américaine, le Canada fait face à des défis considérables. Si l'on fait abstraction du financement de l'OTAN, des frontières et de l'immigration, on s'attend à ce que la nouvelle administration Trump veille à ce que le régime d'imposition des sociétés aux États-Unis et les processus américains de délivrance de permis soient les meilleurs au monde.

En tant que Canadiens, nous devons ouvrir les yeux sur la promesse très réelle du président élu d'imposer des droits de douane universels de 25 %, y compris sur le pétrole et le gaz. L'industrie canadienne des ressources naturelles joue un rôle essentiel dans la résolution des importants problèmes de productivité et de compétitivité du pays, mais seulement si elle est bien soutenue et mise à profit.

Voici comment l'industrie canadienne du pétrole et du gaz contribue à soutenir le niveau de vie des Canadiens aujourd'hui : les revenus que l'industrie a versés aux gouvernements du Canada au cours des deux derniers exercices financiers ont totalisé plus de 75 milliards de dollars, ce qui aide à payer nos médecins, nos infirmières et nos enseignants, ainsi que le soutien aux arts et la prestation des programmes sociaux sur lesquels comptent de nombreux Canadiens.

La chaîne d'approvisionnement de l'industrie s'étend dans tout le pays, touchant des milliers d'entreprises et soutenant directement et indirectement près de 450 000 emplois dans chaque province, d'un océan à l'autre. Si l'on considère les emplois indirects, ce chiffre passe à environ 900 000 emplois au Canada.

Ces emplois sont de grande qualité et bien rémunérés. Le salaire moyen dans le secteur énergétique classique est d'environ 47 \$ de plus l'heure que la moyenne nationale. Notre industrie est également l'un des plus importants employeurs d'Autochtones au pays, employant près de 11 000 personnes d'origine autochtone.

Additionally, hundreds of Indigenous-owned businesses make up a significant part of our supply chain. For the past two years in a row, capital investment from the oil and natural gas industry is expected to reach about \$40 billion annually across Canada. That is in addition to what Canadian producers spend in operating expenses, about \$70 billion annually.

Oil, natural gas and related petroleum sectors, such as refining and pipelines, together contribute over \$200 billion to Canada's nominal gross domestic product, or GDP, and the oil and gas industry make up the largest part — or about 25% — of Canada's exports, exporting some \$177 billion worth of product last year.

In light of Canada's significant productivity and economic challenges, and in light of a Canada-U.S. bilateral relationship, can you imagine where we would be without the Canadian oil and natural gas industry?

I know I'm probably close to time, but if you would just permit me one more minute, I would like to briefly touch on our industry's track record on emissions reduction. The federal government's own national inventory data shows that our industry has a decades-long track record of meaningfully reducing greenhouse gas emissions.

While reaching record levels of production, the oil sands emissions flatlined from 2021 to 2022. From 2013 to 2022, emissions from natural gas production and processing fell by 17%, while conventional oil production emissions declined by 27%. Today, Canadian oil and natural gas production is at record levels, while emissions peaked back in 2015.

In closing, let me say that Canada's oil and natural gas industry can continue to be a critical part of the solution to Canada's domestic productivity, affordability and security challenges, and Canadian oil and natural gas will be essential to preserving our binational relationship with the United States.

If we properly leverage our energy resources, we can create more prosperity for Canadians, while enhancing our country's influence on the global stage.

Thank you for giving me the opportunity to participate in this important study.

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

Mr. McKenzie?

De plus, des centaines d'entreprises appartenant à des Autochtones constituent une partie importante de notre chaîne d'approvisionnement. Les investissements en capital que l'industrie pétrolière et gazière a faits au cours des deux dernières années, dans l'ensemble du pays, devraient se chiffrer à environ 40 milliards de dollars par année. Cela s'ajoute à ce que les producteurs canadiens dépensent en coûts d'exploitation, soit environ 70 milliards de dollars par année.

Le secteur du pétrole et du gaz naturel et les secteurs pétroliers connexes, comme le raffinage et les pipelines, représentent ensemble plus de 200 milliards de dollars du produit intérieur brut ou PIB nominal du Canada, et l'industrie pétrolière et gazière représente la majeure partie — ou environ 25 % — des exportations canadiennes, en exportant pour environ 177 milliards de dollars de produits l'an dernier.

Compte tenu des défis importants que le Canada doit relever sur les plans de la productivité et de l'économie, ainsi que des relations bilatérales entre le Canada et les États-Unis, pouvez-vous imaginer où nous en serions sans l'industrie canadienne du pétrole et du gaz naturel?

Je sais qu'il ne me reste probablement plus beaucoup de temps, mais si vous m'accordez encore une minute, je voudrais parler brièvement du bilan de notre industrie en matière de réduction des émissions. Les données de l'inventaire national du gouvernement fédéral montrent que notre industrie a une feuille de route de plusieurs décennies en matière de réduction significative des émissions de gaz à effet de serre.

Tout en atteignant des niveaux de production records, les émissions provenant des sables bitumineux ont plafonné de 2021 à 2022. De 2013 à 2022, les émissions provenant de la production et du traitement du gaz naturel ont diminué de 17 %, tandis que celles provenant de la production de pétrole classique ont diminué de 27 %. Aujourd'hui, la production canadienne de pétrole et de gaz naturel atteint des niveaux records, tandis que les émissions ont plafonné en 2015.

En terminant, permettez-moi de dire que l'industrie canadienne du pétrole et du gaz naturel peut continuer d'être un élément essentiel de la solution aux problèmes de productivité, d'abordabilité et de sécurité au Canada, et que le pétrole et le gaz naturel canadiens seront essentiels à la préservation de notre relation binationale avec les États-Unis.

Si nous tirons pleinement parti de nos ressources énergétiques, nous pourrions créer plus de prospérité pour les Canadiens tout en augmentant l'influence de notre pays sur la scène mondiale.

Je vous remercie de me donner l'occasion de participer à cette importante étude.

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

Monsieur McKenzie, c'est à vous.

**Jon McKenzie, President and Chief Executive Officer, Cenovus Energy:** Thank you very much and good morning.

My name is Jon McKenzie, and I am the President and CEO of Cenovus Energy.

I'd like to start by acknowledging that I am in Calgary in Treaty 7 territory, which is also home to the Métis Nation of Alberta Districts 5 and 6. I acknowledge these nations as the current and original stewards of the land.

Mr. Chair, I appreciate the opportunity to speak with the committee. Cenovus Energy is an integrated energy company with headquarters here in Calgary producing oil and gas in Western Canada, offshore Newfoundland and Labrador, and in the Asia-Pacific region. We also have upgrading and refining operations both in Canada and the United States.

We're a founding member of the Pathways Alliance and a member of the Canadian Association of Petroleum Producers.

In your letter of invitation, you raised questions about our industry that I will address. You asked about the relevance of the oil and gas industry to the Canadian economy. The oil and gas sector help drive the entire Canadian economy. Our products make up about one quarter of the country's exports. Without them, we would face a trade deficit of approximately \$120 billion.

A deficit of that size would result in a weaker Canadian dollar and increase the cost of all imported goods, including fresh produce, clothing, construction materials, electronics and almost everything that we rely on in our daily lives.

We are a major employer, providing about 450,000 direct and indirect jobs across the country, and we are proud that a significant number of them are for Indigenous Canadians.

Cenovus and the oil and gas industry pays billions of dollars every year in royalties and taxes. Typically, about one half of what we make goes to governments. In the last two years alone, that totalled more than \$76 billion. Our annual contribution is roughly equivalent to the entire budget of the Department of National Defence or half the entire payroll of the federal government.

You wanted to know our record on reducing our carbon footprint as well as how we plan on transitioning to a more sustainable future. Over the past 20 years, the oil sands producers in Alberta have reduced carbon intensity — or how much carbon is emitted per barrel — by about 23%. We continue

**Jon McKenzie, président et chef de la direction, Cenovus Energy :** Merci beaucoup et bonjour.

Je m'appelle Jon McKenzie et je suis président et chef de la direction de Cenovus Energy.

J'aimerais d'abord souligner que je suis à Calgary, dans le territoire visé par le Traité no 7, où se trouvent également les districts 5 et 6 de la Métis Nation of Alberta. Je reconnais que ces nations sont les gardiennes actuelles et originales des terres.

Monsieur le président, je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser au comité. Cenovus Energy est une société d'énergie intégrée dont le siège social se trouve à Calgary et qui produit du pétrole et du gaz dans l'Ouest canadien, au large de Terre-Neuve-et-Labrador, et dans la région de l'Asie-Pacifique. Nous avons aussi des activités de valorisation et de raffinage au Canada et aux États-Unis.

Nous sommes un membre fondateur de la Pathways Alliance, et membre de l'Association canadienne des producteurs pétroliers.

Dans votre lettre d'invitation, vous avez soulevé des questions au sujet de notre industrie que je vais aborder. Vous avez posé une question sur la pertinence de l'industrie pétrolière et gazière pour l'économie canadienne. Le secteur pétrolier et gazier contribue à l'économie canadienne dans son ensemble. Nos produits représentent environ le quart des exportations du pays. Sans eux, nous aurions un déficit commercial d'environ 120 milliards de dollars.

Un déficit de cette ampleur se traduirait par une dépréciation du dollar canadien et augmenterait le coût de tous les biens importés, notamment les fruits et légumes frais, les vêtements, les matériaux de construction, l'électronique et presque tout ce dont nous dépendons dans notre vie quotidienne.

Nous sommes un employeur important qui fournit environ 450 000 emplois directs et indirects dans l'ensemble du pays, et nous sommes fiers qu'un grand nombre d'entre eux soient pour les Canadiens autochtones.

Cenovus et l'industrie pétrolière et gazière paient des milliards de dollars chaque année en redevances et en impôts. En général, environ la moitié de ce que nous gagnons va aux gouvernements. Au cours des deux dernières années seulement, cela a totalisé plus de 76 milliards de dollars. Notre contribution annuelle équivaut à peu près au budget total du ministère de la Défense nationale, ou à la moitié de la masse salariale totale du gouvernement fédéral.

Vous vouliez connaître notre bilan en matière de réduction de notre empreinte carbone, ainsi que la façon dont nous prévoyons faire la transition vers un avenir plus durable. Au cours des 20 dernières années, les producteurs de sables bitumineux de l'Alberta ont réduit d'environ 23 % l'intensité en carbone, ou la

to lower emissions, and we founded the Pathways Alliance to further innovate the oil sands industry in a collaborative way.

You asked about the industry's response to risk and world trends and our positioning vis-à-vis international competition. As the world strives to move to a lower-carbon future, people will continue to need access to a reliable, abundant mix of affordable energy. Hydrocarbons have comprised about 80% of the global energy supply for the past number of decades and will continue to fuel global economic growth, our quality of life and our standard of living well into the future.

All credible forecasting agencies predict global oil and gas demand will continue well through 2050 and beyond. We firmly believe the world will need all forms of energy in increasing quantities in the future. The growth and diversification of our energy supply will include continued demand for responsibly produced Canadian oil and gas for the foreseeable future.

That is why we need to keep the Canadian oil and gas industry competitive. If we create a policy environment which hinders production, global demand does not disappear — it just pushes buyers to other suppliers, the majority of which are in countries that don't have the same environmental standards nor care about human rights.

The proposed emissions cap threatens to reduce oil and natural gas production and restrict our exports, especially when combined with an increasingly stringent industrial carbon tax, ambitious methane reduction targets, and lengthy regulatory approval processes for major energy projects.

I also want to take a moment to highlight a critical part of our industry that we believe needs to be maintained — the continental free market. Cenovus is in a unique position of having a robust upstream business, producing oil and natural gas in Canada directly connected to a downstream refining business in the U.S. Any trade barriers that might be imposed on this free flow of trade could have a serious negative impact on both sides of our borders. A reduction in exports will inevitably lead to reduced revenues for industry and governments, and it will also increase the price Americans pay for finished products, such as gasoline, diesel, aviation fuel and asphalt, all of which Cenovus is a leading producer of.

quantité de carbone émise par baril. Nous continuons de réduire les émissions, et nous avons fondé la Pathways Alliance pour innover davantage, en collaboration, dans l'industrie des sables bitumineux.

Vous avez posé une question sur la réaction de l'industrie au risque et aux tendances mondiales, ainsi que sur notre positionnement par rapport à la concurrence internationale. Alors que le monde s'efforce de se tourner vers un avenir à faibles émissions de carbone, les gens continueront d'avoir besoin d'une combinaison fiable et abondante d'énergie abordable. Les hydrocarbures représentent environ 80 % de l'approvisionnement mondial en énergie depuis quelques décennies et continueront d'alimenter la croissance économique mondiale, notre qualité de vie et notre niveau de vie pendant de nombreuses années.

Tous les organismes de prévisions crédibles prévoient que la demande mondiale de pétrole et de gaz se poursuivra bien au-delà de 2050. Nous croyons fermement que le monde aura besoin de toutes les formes d'énergie en quantités croissantes à l'avenir. La croissance et la diversification de notre offre d'énergie comprendront une demande continue de pétrole et de gaz canadiens produits de façon responsable dans un avenir prévisible.

C'est pourquoi nous devons maintenir la compétitivité de l'industrie pétrolière et gazière canadienne. Si nous créons un environnement politique qui nuit à la production, la demande mondiale ne disparaîtra pas. Elle ne fera que pousser les acheteurs vers d'autres fournisseurs, dont la majorité se trouve dans des pays qui n'ont pas les mêmes normes environnementales ni les mêmes droits de la personne.

Le plafond d'émissions proposé menace de réduire la production de pétrole et de gaz naturel et de restreindre nos exportations, surtout s'il s'accompagne d'une taxe sur le carbone de plus en plus rigoureuse dans l'industrie, à des cibles ambitieuses de réduction du méthane, et à de longs processus d'approbation réglementaire pour les grands projets énergétiques.

J'aimerais également prendre un moment pour souligner un élément essentiel de notre industrie qui, selon nous, doit être maintenu, à savoir le libre marché continental. Cenovus se trouve dans une position unique, car elle dispose, en amont, d'une entreprise solide produisant du pétrole et du gaz naturel au Canada, qui est directement liée à une entreprise de raffinage, en aval, aux États-Unis. Toute barrière commerciale qui pourrait être imposée à cette libre circulation des échanges pourrait avoir de graves répercussions négatives des deux côtés de nos frontières. Une réduction des exportations entraînera inévitablement une diminution des revenus pour l'industrie et les gouvernements, et elle fera également augmenter le prix que paient les Américains pour des produits finis comme l'essence, le diesel, le carburant d'aviation et l'asphalte, dont Cenovus est l'un des principaux producteurs.

In summary, Canada supplies nearly 5% of global oil production. Cenovus alone supplies nearly 1%. This allows our industry to make outsized contributions to our country's prosperity.

We face extraordinary pressures to remain competitive, and we're up for the challenge. We hope the government not only recognizes that but helps us rise to meet it on behalf of all Canadians.

With that, Mr. Chair, I'm happy to take your questions.

**The Chair:** We'll start with questions. Given that we haven't been introduced to our witnesses, senators, when you speak, mention your name and where you come from. Thank you.

[Translation]

**Senator Verner:** Josée Verner, from Quebec. Thank you for being here this morning.

The fifth objective of our study consists in seeing how your industry can deal with foreign competitors that benefit from different taxation and levels of subsidy. We've heard different opinions on the relevance of having subsidies to support your industry, help you reduce carbon emissions and maintain Canadian competitiveness. Do you have recent data about the amount of federal subsidies you've been granted?

[English]

**Ms. Baiton:** I think Jon McKenzie is probably best placed to answer questions on subsidies.

**Mr. McKenzie:** Sure.

I get this question a lot, and I've never really been able to put my finger on what federal subsidies people are talking about or what they're quoting when talk about federal subsidies. Of the top 10 global oil producers, of which Canada is number 4, producing oil and gas is something that we do on a global scale, and we do it very well. We are the only country on that list that has a carbon tax, and we are the only country that is on that list that is contemplating a carbon cap. These are taxes and costs upon the industry that none of our competitors bear.

So when we talk about subsidies, I'm not sure exactly what we're talking about or what people are including in that "subsidy" bucket. I can tell you we pay a significant amount of taxes and royalties back to both the federal and provincial governments, as well as local governments where we do business.

En résumé, le Canada fournit près de 5 % de la production mondiale de pétrole. À lui seul, Cenovus en fournit près de 1 %. Cela permet à notre industrie de contribuer, dans une très large mesure, à la prospérité du pays.

Nous faisons face à des pressions extraordinaires pour demeurer concurrentiels, et nous sommes prêts à relever le défi. Nous espérons que le gouvernement non seulement le reconnaîtra, mais qu'il nous aidera à le relever au nom de tous les Canadiens.

Sur ce, monsieur le président, je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

**Le président :** Nous allons passer aux questions. Étant donné que nous n'avons pas été présentés à nos témoins, chers collègues, lorsque vous parlez, mentionnez votre nom et d'où vous venez. Merci.

[Français]

**La sénatrice Verner :** Josée Verner, du Québec. Merci d'être avec nous ce matin.

Le cinquième objectif de notre étude consiste à voir de quelle manière votre industrie peut affronter ses concurrents étrangers qui, eux, bénéficient d'une fiscalité et de niveaux de subvention qui sont différents. Nous avons entendu différentes opinions sur la pertinence d'avoir des subventions pour appuyer votre industrie, vous aider à réduire les émissions de carbone et maintenir notre compétitivité. Avez-vous des données récentes sur le montant des subventions fédérales qui vous sont octroyées?

[Traduction]

**Madame Baiton :** Jon McKenzie est le mieux placé pour répondre aux questions sur les subventions.

**Monsieur McKenzie :** Oui, d'accord.

Cette question m'a souvent été posée et je n'ai jamais vraiment compris à quelles subventions fédérales exactement on faisait référence. Les 10 principaux producteurs mondiaux de pétrole — le Canada est au quatrième rang — produisent du pétrole et du gaz mondialement et le font très bien. Le Canada est le seul pays de cette liste qui impose une taxe sur le carbone, et il est le seul pays à envisager un plafonnement des émissions de carbone. Cela représente des taxes et des coûts qu'aucun de nos concurrents n'a à assumer.

Donc, lorsqu'on parle de subventions, je ne sais pas exactement à quoi l'on fait référence ni ce qu'on inclut dans la catégorie générale de « subventions ». Ce que je peux affirmer, c'est que nous versons un montant important d'impôts et de redevances aux gouvernements fédéral et provinciaux, ainsi qu'aux administrations locales où nous faisons des affaires.

I've never been able to put my finger on what people are talking about when they talk about subsidies for the oil and gas industry.

[Translation]

**Senator Verner:** Last year, the government announced that it would begin a process to eliminate so-called ineffective subsidies in 2025. Were you consulted about the process the government wants to set up? If so, what is your position on the initiative?

I understand that at the moment, you are unclear about what constitutes a subsidy. I imagine that you are also unclear about what a so-called ineffective subsidy is.

I was wondering if you had been consulted about the initiative.

[English]

**Mr. McKenzie:** I'm not aware of any consultation that has happened with the federal government on the elimination of inefficient subsidies.

**Senator D. M. Wells:** Thank you, Ms. Baiton and Mr. McKenzie, for appearing today. In particular, I want to thank Mr. McKenzie. We've struggled a little bit to get senior leadership of the major oil and gas companies to appear. We've received some written submissions, but it's rare and welcome to have you appear directly with us.

Mr. McKenzie, you mentioned emissions cap, the carbon cap and the lengthy approval process being part of the robust, continental free market. What are the two or three policy or regulatory things you would like to see that would allow Cenovus and perhaps the industry, generally, flourish and compete in the global commodity market and provide low-cost fuel to Canadians?

**Mr. McKenzie:** Our position on this has been clear. We are of the view that Canadian energy is some of the most responsibly produced energy in the world in as much that we have some of the tightest regulations as they relate to things like flaring, carbon, land use, water and the like.

We think some of those are appropriate, but we also have to recognize that we are a major global producer and contributor to our standard of living and quality of life. An increased and highly complex regulatory burden only serves to drive investment out of this industry, to the detriment of the Canadian economy.

Je n'ai jamais réussi à déterminer de façon précise ce à quoi les gens font référence quand ils parlent de subventions pour l'industrie pétrolière et gazière.

[Français]

**La sénatrice Verner :** L'année dernière, le gouvernement a annoncé qu'il entamerait un processus visant à éliminer les subventions dites « inefficaces » en 2025. Avez-vous été consultés au sujet de ce processus que le gouvernement veut mettre en place? Le cas échéant, quelle est votre position sur cette initiative?

Je comprends qu'actuellement, ce n'est pas clair dans votre esprit ce que constitue une subvention; j'imagine qu'une subvention dite « inefficace », ce n'est probablement pas très clair non plus pour vous.

Je me demandais si vous aviez été consultés sur cette initiative.

[Traduction]

**Monsieur McKenzie :** À ma connaissance, il n'y a eu aucune consultation avec le gouvernement fédéral au sujet de l'élimination des subventions inefficaces.

**Le sénateur D. M. Wells :** Merci, madame Baiton et monsieur McKenzie, de comparaître aujourd'hui. Je tiens en particulier à remercier M. McKenzie. Nous avons eu un peu de mal à faire comparaître la haute direction des grandes sociétés pétrolières et gazières. Nous avons bien reçu des mémoires écrits, mais il est rare qu'un dirigeant compare directement devant nous et nous en sommes ravis.

Monsieur McKenzie, vous avez mentionné le plafond des émissions de carbone et le long processus d'approbation dans le contexte d'un libre marché continental robuste. Quelles sont les deux ou trois politiques ou mesures réglementaires que vous aimeriez voir adopter pour permettre à Cenovus, et peut-être à l'industrie en général, de prospérer et d'être concurrentiel sur le marché mondial des produits de base, tout en fournissant du carburant à faible coût aux Canadiens?

**Monsieur McKenzie :** Notre position à ce sujet est claire. Nous sommes d'avis que l'énergie produite au Canada est l'une des sources d'énergie les plus responsables au monde, dans la mesure où nos règlements sont parmi les plus stricts en ce qui concerne le torchage, les émissions de carbone, l'utilisation des terres, de l'eau et ainsi de suite.

Nous croyons que certains d'entre eux sont appropriés, mais il faut aussi reconnaître que nous sommes un producteur mondial important et que nos activités contribuent au niveau de vie et à la qualité de vie au pays. Un fardeau réglementaire accru et de plus en plus complexe ne sert qu'à faire fuir les investissements dans cette industrie, au détriment de l'économie canadienne.



When we talk about being competitive, we would just ask that federal policy-makers have a look at the industry that we compete within and make sure we are in a position where we can be competitive. We've clearly said we need to be part of the solution as that relates to the environmental concerns, and we will certainly do our part, but it has to be within the context of the industry that we compete in.

**Senator D. M. Wells:** Thank you so much.

Ms. Baiton, what would you suggest would be helpful to reduce the lengthy approval process, which could sometimes be used as something that would stymie the industry when they look at the business case? What kinds of things would you want to see regarding the approval process for major projects?

**Ms. Baiton:** If you allow me, I will add to Mr. McKenzie's comments regarding the emissions cap. It is really a bad policy at a bad time, particularly in the face of growing global oil and gas demand and the challenges with our binational relationship with the United States, our largest trading partner. As Canadians, we need to have our eyes wide open on the president-elect's very really promise for a 25% across-the-border tariffs. The emissions cap adds an unnecessary layer on top of an already complex web of energy and climate regulations across the country. The introduction of this draft regulation will come with the high probability of not just negative impacts to the Canadian economy and a high probability of production shut-ins, but it will have no guarantee of emissions reductions.

Before I pivot to the major projects from your question, I would just recommend that the Senate committee review Peter Tertzakian's paper that he published in *The Hub* last month. Mr. Tertzakian is one of the leading authorities on energy and energy policy, and he has a well-thought-out and detailed review as to why adding an emissions cap to Canada's already complex layer of carbon policy and regulations will deter investments in our oil and gas industry.

On your question with respect to market access, we certainly support the Government of Alberta's recent constitutional challenge to the Impact Assessment Act. We were an intervener to the prior legal dispute that agreed with the Supreme Court of Canada's 2023 judgment that provinces are best positioned to review and regulate resource developments within their own borders and a more cooperative federalism is necessary to ensure that projects that are in the national interest are proceeding in a timely manner.

Pour assurer notre compétitivité, nous demandons simplement aux décideurs fédéraux d'examiner l'ensemble de l'industrie au sein de laquelle nous devons livrer concurrence et de voir à ce que nous puissions être concurrentiels. Nous avons clairement affirmé que nous devons faire partie de la solution en ce qui a trait aux préoccupations environnementales, et nous ferons notre part, mais il faut garder à l'esprit l'industrie au sein de laquelle nous avons à défendre notre place.

**Le sénateur D. M. Wells :** Merci beaucoup.

Madame Baiton, selon vous, qu'est-ce qui serait utile pour réduire le long processus d'approbation, qui constitue parfois une entrave pour l'industrie, particulièrement au moment de l'analyse de rentabilité? Quel genre d'améliorations souhaitez-vous voir quant au processus d'approbation des grands projets?

**Madame Baiton :** Si vous me le permettez, j'aimerais ajouter quelque chose aux observations de M. McKenzie au sujet du plafond d'émissions. C'est une mauvaise politique au mauvais moment, surtout au regard de la croissance de la demande mondiale de pétrole et de gaz et des défis posés par nos relations binationales avec les États-Unis, notre plus important partenaire commercial. Les Canadiens doivent se dessiller les yeux et croire la promesse très ferme du président élu d'imposer des droits de douane transfrontaliers de 25 %. Le plafond des émissions s'ajoute inutilement à un ensemble déjà complexe de règlements sur l'énergie et le climat partout au pays. L'introduction de ce projet de règlement s'accompagnera, c'est hautement probable, de répercussions négatives sur l'économie canadienne et d'interruptions de production, sans pour autant garantir la réduction des émissions.

Avant de passer aux grands projets dont il est question dans votre question, je recommanderais simplement au comité sénatorial d'examiner le document que Peter Tertzakian a publié dans *The Hub* le mois dernier. M. Tertzakian est l'un des chefs de file en matière d'énergie et de politique énergétique, et il a mené un examen réfléchi et détaillé, où il cite les raisons pour lesquelles l'ajout d'un plafond d'émissions à la complexité actuelle en matière de politiques et de règlements sur le carbone du Canada découragera les investissements dans notre industrie pétrolière et gazière.

En ce qui concerne votre question sur l'accès aux marchés, nous approuvons la récente contestation constitutionnelle de la *Loi sur l'évaluation d'impact* par le gouvernement de l'Alberta. Nous sommes intervenus dans le différend juridique précédent, et sommes d'accord avec la décision de 2023 de la Cour suprême du Canada selon laquelle les provinces sont les mieux placées pour analyser et réglementer l'exploitation des ressources à l'intérieur de leurs propres frontières, et qu'il faut un fédéralisme plus coopératif pour que les projets d'intérêt national soient mis en œuvre en temps opportun.

The recent amendments that came after the Supreme Court judgment last year did not go far enough to address some of the key issues. Canada really needs to fix its approach to major projects. The current form of the Impact Assessment Act is, again, a very significant barrier to attracting investment into the country. We should be taking guidance from the Supreme Court of Canada's decision of urging governments to take a cooperative federalist approach. We are urging governments to strive for a one project/one assessment, expedient, and competitive process. Particularly, as I said in my opening comments, the U.S. is looking to change both its tax structure as well as its permitting and major projects process to be best in class in the world.

It's time to build, and the sooner we can fix the review and approval process, the sooner we can get to building projects of national interest and the major energy and export and decarbonization projects that Canada needs.

**Senator D. M. Wells:** Thanks very much.

[Translation]

**Senator Miville-Dechêne:** Julie Miville-Dechêne from Québec. I will ask my question in French, since you have interpretation.

This study is about climate change and the oil and gas industry. In your opening remarks, you said that emissions are not going up, whereas your CO<sub>2</sub> emissions make up 31% of emissions in Canada. That makes you the biggest polluter, the biggest emitter of CO<sub>2</sub>.

That said, we need to reduce emissions and not just keep them from increasing. I would like to know where you are in your carbon capture efforts. At our recent meetings, I tried to get a clear idea of where the oil industry was in terms of carbon capture. I didn't always get that information from the government.

However, it seems that only one oil company, Shell, has signed a contract for a refinery that is related to the oil sands extraction process but is not exactly extraction. Of the entire industry, only one company has got there. To reach the ceiling and continue selling more oil, as you do, you need to reduce emissions. Otherwise, our ailing planet will continue to suffer.

I would like to know what solution you propose. I understand that you don't like regulation, but it seems to me that at the very least, carbon capture should become more widespread. Even if

Les récentes modifications apportées à la suite du jugement de la Cour suprême de l'an dernier ne vont pas assez loin pour régler certains des principaux problèmes. Le Canada doit vraiment modifier sa position à l'égard des grands projets. La forme actuelle de la *Loi sur l'évaluation d'impact* constitue, encore une fois, un obstacle majeur pour attirer des investissements au pays. Nous devrions nous inspirer de la décision de la Cour suprême du Canada, qui exhorte les gouvernements à adopter une approche fédéraliste de coopération. Nous conseillons vivement au gouvernement de mettre en place un processus concurrentiel, rapide et axé sur un seul projet et une seule évaluation à la fois. À plus forte raison, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, vu le projet des États-Unis de modifier leur structure fiscale et leurs processus de délivrance de permis pour les grands projets, afin de devenir les meilleurs au monde.

Il est temps de construire, et plus vite nous corrigerons le processus d'examen et d'approbation, plus tôt nous pourrons réaliser les projets d'intérêt national et les grands projets énergétiques d'exportation et de décarbonation dont le Canada a besoin.

**Le sénateur D. M. Wells :** Merci beaucoup.

[Français]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Julie Miville-Dechêne, du Québec. Je vais poser ma question en français, puisque vous avez la traduction.

La présente étude porte sur les changements climatiques et l'industrie du pétrole et du gaz. Or, dans vos déclarations préliminaires, vous avez parlé d'émissions qui n'augmentent pas, alors que vos émissions de CO<sub>2</sub> issues de l'industrie constituent 31 % des émissions nationales du Canada, ce qui fait que vous êtes le plus gros pollueur, le plus gros émetteur de CO<sub>2</sub>.

Cela dit, il faut penser non seulement à ne pas augmenter les émissions, mais à les diminuer. À ce sujet, j'aimerais savoir où vous en êtes dans les efforts de capture du carbone. Lors de nos dernières séances, j'ai essayé d'avoir une idée claire pour savoir où en était l'industrie pétrolière sur la capture de carbone. Je n'ai toujours pas reçu les informations du gouvernement à cet effet.

Cependant, il semblerait qu'il y ait une seule compagnie pétrolière, Shell, qui ait signé un contrat pour une raffinerie qui est liée au processus d'extraction des sables bitumineux, mais qui n'est pas exactement de l'extraction. Dans toute l'industrie, il y aurait une seule compagnie qui serait rendue là. Or, pour atteindre le plafond et continuer, comme vous le faites, à vendre plus de pétrole, il faudra diminuer les émissions, car autrement, c'est notre planète, qui va déjà mal, qui va continuer d'aller mal.

J'aimerais savoir quelle est la solution que vous proposez. Je comprends que vous n'aimez pas la réglementation, mais il me semble que, à tout le moins, la captation du carbone devrait

it's not very profitable, you're still making profits. Is there a way to reduce your profit margin and increase the number of carbon capture facilities?

**The Chair:** Who is your question for?

**Senator Miville-Dechêne:** First for Ms. Baiton, the representative of the Canadian Association of Petroleum Producers, who knows the industry overall, but Mr. McKenzie might want to answer too.

[English]

**Ms. Baiton:** Thank you for that question. I will talk a little bit about the record on emissions reduction, and I think Mr. McKenzie is better placed to speak about the carbon-capture aspect of your question.

Let me just start by saying for well over a decade, Canada's oil and natural gas producers have been investing in and implementing technologies to lower emissions with really tangible and meaningful results.

I will cite the federal government's own data, the Alberta government's data, the Newfoundland government's data and Statistics Canada data.

According to the federal government's own national inventory data, emissions from oil and natural gas production peaked in 2015, and over the past decade, from 2013 to 2022, we have grown a total production from the conventional sector by 20% while carbon dioxide equivalent emissions have gone down by 27% and methane emissions are down by 30%. The conventional upstream sector is also on track to succeed the current federal government's methane-emission reduction target of 40% to 45% by 2025. That's the federal government's own national inventory data.

[Translation]

**Senator Miville-Dechêne:** Given that you're producing more, you are continuing to pollute. Your production is increasing and your emissions are not going down at all.

[English]

**Ms. Baiton:** Actually, that's not correct. We have proven — and the federal government's own data bears that out — that we are able to increase production while meaningfully reducing both GHG and methane emissions.

commencer à se faire de manière plus répandue. Même si ce n'est pas très profitable, vous faites tout de même des profits. Y a-t-il moyen de diminuer votre marge de profit et d'augmenter le nombre d'installations de capture de carbone?

**Le président :** À qui s'adresse votre question?

**La sénatrice Miville-Dechêne :** D'abord à Mme Baiton, la représentante de l'Association canadienne des producteurs pétroliers, qui connaît l'industrie dans son ensemble, mais M. McKenzie voudra peut-être y répondre aussi.

[Traduction]

**Madame Baiton :** Je vous remercie de cette question. Je vais parler un peu du bilan en matière de réduction des émissions, et je pense que M. McKenzie est mieux placé pour répondre à votre question sur le captage du carbone.

Permettez-moi de commencer par dire que, depuis plus d'une décennie, les producteurs canadiens de pétrole et de gaz naturel investissent dans des technologies visant à réduire les émissions et les mettent en œuvre avec des résultats concrets et significatifs.

Je vais citer les données du gouvernement fédéral, celles de l'Alberta, celles de Terre-Neuve et celles de Statistique Canada.

Selon la base de données collectées au niveau national du gouvernement fédéral, les émissions provenant de la production de pétrole et de gaz naturel ont atteint un sommet en 2015. Au cours de la dernière décennie, de 2013 à 2022, la production totale du secteur conventionnel a augmenté de 20 %, tandis que les émissions d'équivalent dioxyde de carbone diminuaient de 27 % et les émissions de méthane de 30 %. Le secteur conventionnel en amont est en bonne voie d'atteindre l'objectif actuel du gouvernement fédéral, qui est de réduire les émissions de méthane de 40 à 45 % d'ici 2025. Il s'agit là de données tirées de la base de données collectées au niveau national du gouvernement fédéral.

[Français]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Étant donné que vous produisez davantage, vous continuez à polluer. Donc, votre production augmente et vos émissions ne baissent pas du tout.

[Traduction]

**Madame Baiton :** En fait, ce n'est pas exact. Nous avons prouvé — et les propres données du gouvernement fédéral le confirment — que nous sommes en mesure d'accroître la production tout en réduisant considérablement les émissions de GES et de méthane.

Let me just pivot now to the Alberta government's data. They just announced methane emissions from the oil and natural gas production have been reduced by 52% since 2014, exceeding the 45% goal well ahead of the 2025 deadline. Pivoting now to the Government of Newfoundland's own data, Canada's offshore industry produces some of the lowest emission-intensive oil in the world.

The largest oil sands companies have joined forces with the Pathways Alliance to invest in the largest carbon capture and storage production, and Mr. McKenzie will speak on that in a moment. Statistics Canada shows the upstream oil and natural gas sector spends more than any other industry in Canada on environmental protection, \$3.2 billion in 2021, and that accounts for one third of all environmental protection expenditures made by businesses across Canada. That includes soil remediation and water management, along with biodiversity and habitat protection, among other expenditures.

Rather than being called a laggard, I think these statistics from various governments bear out the fact that Canada's oil and natural gas industry should be recognized for its leadership and its potential to help the world lower its emissions. Creating a growth environment that further incents large-scale investment into emissions reduction while increasing Canada's capacity to export our lower-emission energy is how we can make an outsized role in the race to reduce global emissions.

I'll pass it to Mr. McKenzie.

**Mr. McKenzie:** Thank you. I would start my comments by acknowledging that we as an industry are probably the largest emitter of CO<sub>2</sub> in the country. I think that's rivalled by transportation. The reason that we are the largest emitter is because of the magnitude of the industry that we have. We actually export almost everything we produce. We produce about 5 million barrels a day and about 4 million to 4.5 million of that goes for export. So it's the sheer magnitude of the industry that results in the emissions profile that we have.

I would agree with Ms. Baiton that we have made some significant headway on reducing our emissions. If you look at our record on methane and emission intensity, as well as overall reductions, I think the industry has done what it can and continues to do what it can, recognizing the profile that we have.

As it relates to carbon capture and sequestration, we have two projects that are live in Alberta. You mentioned the Shell project, which is one of them. The issue that I would raise as it relates to carbon capture and sequestration is that we as an industry

Permettez-moi maintenant de passer aux données du gouvernement de l'Alberta. On vient d'y annoncer que les émissions de méthane provenant de la production de pétrole et de gaz naturel ont été réduites de 52 % depuis 2014, ce qui dépasse l'objectif établi de 45 %, et ce, bien avant l'échéance de 2025. Si l'on se tourne maintenant vers les données du gouvernement de Terre-Neuve, l'industrie extracôtière du Canada produit un pétrole dont les émissions sont parmi les plus faibles au monde.

Les plus grandes sociétés d'exploitation des sables bitumineux ont uni leurs forces à celles de la Pathways Alliance pour investir dans la plus importante installation de captage et de stockage du carbone, et M. McKenzie vous en parlera dans un instant. Les données de Statistique Canada indiquent que le secteur du pétrole et du gaz naturel dépense, en amont, plus que toute autre industrie au Canada pour la protection de l'environnement, soit 3,2 milliards de dollars en 2021, ce qui représente un tiers de toutes les dépenses de protection de l'environnement effectuées par les entreprises partout au Canada. Cela comprend l'assainissement des sols, la gestion de l'eau ainsi que la protection de la biodiversité et des habitats, entre autres dépenses.

Loin d'être à la traîne, l'industrie canadienne du pétrole et du gaz naturel, ainsi que le prouvent ces statistiques des divers gouvernements, devrait être reconnue pour son leadership et son potentiel à aider les autres pays du monde à réduire leurs émissions. Créer un cadre favorisant la croissance en encourageant les investissements à grande échelle dans la réduction des émissions tout en augmentant la capacité du Canada à exporter son énergie à faibles émissions permettra au pays de jouer un rôle capital dans la course à la réduction des émissions mondiales.

Je vais céder la parole à M. McKenzie.

**Monsieur McKenzie :** Merci. Je tiens d'abord à reconnaître que notre industrie est vraisemblablement la plus grande émettrice de CO<sub>2</sub> au pays. À ce titre, elle rivalise avec le transport. Si nous sommes les plus grands émetteurs, c'est en raison de l'ampleur de notre industrie. Nous exportons la presque totalité de ce que nous produisons. Nous produisons environ 5 millions de barils par jour, dont 4 à 4,5 millions sont destinés à l'exportation. C'est donc l'ampleur même de l'industrie qui détermine son profil d'émissions.

Je suis d'accord avec Mme Baiton pour dire que nous avons fait des progrès importants dans la réduction de nos émissions. Si l'on examine son bilan en matière de méthane, d'intensité des émissions et de réductions globales, l'industrie a fait ce qu'elle pouvait faire et continue de le faire, compte tenu de son profil.

En ce qui concerne le captage et la séquestration du carbone, nous avons deux projets en cours en Alberta. Le projet Shell, que vous avez mentionné, en fait partie. J'aimerais souligner, en ce qui concerne le captage et la séquestration du carbone, que notre

actually came to the government and recognized that we could be part of the solution in terms of meeting their climate goals as an industry.

We had a unique opportunity because none of us could reach as an individual company but as an oil sands industry, I think we can make significant headway. That was the genesis of the Pathways Alliance, where the six largest oil sands companies got together — we produce about 95% of oil sands production — and suggested that our geography and our geology were conducive to large-scale carbon capture and sequestration. That investment or that expense entails tens of billions of dollars that no country, company or industry can bear on its own and remain competitive. What we've proposed is a partnership with the federal and provincial government, of which we will pay a portion, to come forward and build a large-scale carbon capture network that would move from Fort McMurray all the way down to Lloydminster.

I think there has been a general —

**Senator Miville-Dechêne:** What is the portion you are proposing to pay on the overall cost of this?

**Mr. McKenzie:** Yes, we as an industry have proposed somewhere around 25%, and then we would also pay a significant portion of the operating costs on top of it. We have asked for investment tax credits, and we have asked for some certainty on the operating costs. Certainly, we will pay a percentage and our proportion of this.

That is something that we continue to work with the federal and provincial governments to advance. We have spent a significant amount in advancing that project to date, both as an industry group and as Cenovus Energy. We think that remains a significant opportunity for Canada.

I would, again, point out that we are the only ones doing this. We are the only country that is a major oil producer that is proposing to do this level of carbon capture and sequestration to decarbonize our production.

**Senator Miville-Dechêne:** As a subquestion, why should the government provide more grants to the industry or tax exemptions while the industry is selling more and making more profits? It seems like a difficult proposition for Canadians to understand.

**Mr. McKenzie:** Yes, and I think that's probably a fair comment. What I would respond to that — and I mentioned this in my opening comments — is that about half of what we make

industrie est venue vers le gouvernement et a reconnu qu'elle pouvait faire partie de la solution en atteignant ses objectifs climatiques.

Nous avons saisi cette occasion unique, car aucun d'entre nous ne pouvait seul atteindre les cibles, mais collectivement, l'industrie des sables bitumineux pouvait faire des progrès importants. C'est ce qui a permis la création de la Pathways Alliance, où les six plus grandes sociétés d'exploitation des sables bitumineux se sont réunies — responsables d'environ 95 % de la production des sables bitumineux — et ont laissé entendre que notre géographie et notre géologie favorisaient le captage et la séquestration du carbone à grande échelle. Cet investissement ou cette dépense représente des dizaines de milliards de dollars qu'aucun pays, aucune entreprise, ni aucune industrie ne peut assumer seuls tout en demeurant concurrentiel. Ce que nous avons proposé, c'est un partenariat avec les gouvernements fédéral et provincial, auquel nous participerions financièrement, pour construire un réseau de captage du carbone à grande échelle qui s'étendrait de Fort McMurray jusqu'à Lloydminster.

Je pense qu'il y a eu un...

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Quel pourcentage du coût global du projet proposez-vous de payer?

**Monsieur McKenzie :** Oui, notre industrie a proposé un taux d'environ 25 %, auquel s'ajouterait une partie importante des coûts de fonctionnement. Nous avons demandé des crédits d'impôt à l'investissement et une certaine assurance quant aux coûts de fonctionnement. Il est certain que nous paierons un pourcentage proportionnel.

Nous continuons de collaborer avec les gouvernements fédéral et provincial pour faire avancer ce dossier. À ce jour, nous avons consacré beaucoup d'argent à la concrétisation de ce projet, comme regroupement de l'industrie et au nom de Cenovus Energy. Nous croyons que cela demeure une occasion considérable pour le Canada.

Je tiens à souligner que nous sommes les seuls à le faire. Nous sommes le seul pays qui soit un grand producteur de pétrole à proposer un projet de captage et de séquestration du carbone de cette ampleur pour décarboniser sa production.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** En guise de sous-question, pourquoi le gouvernement devrait-il accorder plus de subventions ou des exemptions fiscales à l'industrie, alors même que ses ventes augmentent et qu'elle fait plus de profits? C'est une proposition que les Canadiens trouveront difficile à comprendre.

**Monsieur McKenzie :** Oui, vous avez probablement raison. Ce que je répondrais à cela — et je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire —, c'est qu'environ la moitié des profits

in profits we pay back to different levels of government, whether it be in taxes or royalties. When we as an industry do better, Canadians do better and levels of government do better.

I would also point out that this is a very cyclical industry. While we have had three or four years of better profits, from 2021 through 2024, the period from 2015 to 2021 was one of negative commodity price environments in this business.

We use our profits for a number of different things. First, we pay taxes out of our profits. Second, we keep our companies viable by paying down debt on our balance sheet. Third, we invest in our business with profits. We invest about \$5 billion a year at Cenovus. Finally, we have to pay our shareholders. Nobody would invest in a company that doesn't generate a return for its shareholders.

There are a number of calls on our profits, of which this one. I think we've been clear that we can pay something, but we also need the help of the federal and provincial governments to make this work, surely due to the size and magnitude of it.

**Senator Arnot:** Thank you, witnesses. I have two questions, and I would like both witnesses to address them. I'm from Saskatchewan, an oil-producing province.

**Ms. Baiton:** I'm from Saskatchewan too.

**Senator Arnot:** We're all in this together. I do have a question that I would like both witnesses to answer, if possible.

Ms. Baiton, you talked about cooperative federalism. I see that as seeing collaboration, compromise and constructive solutions generated for the benefit of all Canadians in the best possible manner.

Do you believe that public conflicts between the Province of Alberta, the Province of Saskatchewan and the federal government create an uncertainty in the marketplace and really provide an impediment to investment? Is that a big problem right now in your industry?

Secondly, with respect to carbon capture and sequestration, I wonder if CAPP has a view on those strategies being sufficiently established to make a significant difference for the next generation. I recognize that Cenovus has a really aggressive policy of trying to hit a 35% reduction by 2035. I would like you to comment on those two questions, please.

que nous réalisons sont remboursés aux différents ordres de gouvernement, sous forme d'impôts ou de redevances. Lorsque l'industrie améliore sa performance, les Canadiens et les différents ordres de gouvernement s'en trouvent également avantagés.

J'aimerais également faire valoir qu'il s'agit d'une industrie très cyclique. Bien que nous ayons enregistré de meilleurs profits pendant trois ou quatre ans, de 2021 à 2024, la période de 2015 à 2021 a été caractérisée par des fluctuations généralement négatives du cours des produits de base.

Nos profits servent à payer un certain nombre de choses. Premièrement, nous payons des impôts sur nos profits. Deuxièmement, nous assurons la viabilité de nos entreprises en remboursant la dette sur notre bilan. Troisièmement, nous investissons dans notre entreprise à même ces profits. Chez Cenovus, nous investissons environ 5 milliards de dollars par année. Enfin, nous devons payer nos actionnaires. Personne n'investirait dans une entreprise qui ne génère pas de rendement pour ses actionnaires.

Nos profits sont sollicités de diverses façons, dont celle-ci. Je pense que nous avons dit clairement que nous pouvons en payer une partie, mais nous avons également besoin de l'aide des gouvernements fédéral et provinciaux pour le concrétiser, en raison de l'ampleur du projet.

**Le sénateur Arnot :** Merci à nos témoins. J'ai deux questions, et j'aimerais que les deux témoins y répondent. Je viens de la Saskatchewan, une province productrice de pétrole.

**Madame Baiton :** Je viens moi aussi de la Saskatchewan.

**Le sénateur Arnot :** Nous sommes tous dans le même bateau. J'ai une question à laquelle j'aimerais que les deux témoins répondent, si possible.

Madame Baiton, vous avez parlé de fédéralisme coopératif. Je l'interprète comme une façon de favoriser la collaboration, le compromis et les solutions constructives dans l'intérêt de tous les Canadiens de la meilleure façon possible.

Croyez-vous que les conflits publics entre la province de l'Alberta, la province de la Saskatchewan et le gouvernement fédéral créent une incertitude sur le marché et constituent vraiment un obstacle à l'investissement? Est-ce un problème important actuellement dans votre industrie?

Deuxièmement, en ce qui concerne le captage et la séquestration du carbone, je me demande si l'ACPP croit que ces stratégies sont suffisamment bien établies pour avoir un effet décisif sur la prochaine génération. Je reconnais que Cenovus a une politique très dynamique qui vise à réduire ses émissions de 3 % d'ici 2035. J'aimerais que vous commentiez ces deux questions, s'il vous plaît.

**Ms. Baiton:** Well, maybe I'll take a crack at your cooperative federalism one, and maybe Mr. McKenzie is better positioned to speak to your carbon capture question, if that's okay.

In terms of your question of cooperative federalism and some of the actions taken by provincial governments, I think you cited Alberta and Saskatchewan. I talked about the Impact Assessment Act and the action that the Alberta government took with the Supreme Court of Canada. Again, we were interveners on that. I think it was a really important action by the Alberta government. We, as industry, were very happy to intervene on that because as I noted in my opening remarks, the Canadian oil and gas industry is absolutely pivotal to our Canadian economy. A full one quarter, or 25%, of everything we export from this country is Canadian oil and natural gas. Particularly with a new president-elect, it is going to be critical to our soft and hard power on the world stage.

I think that the Impact Assessment Act, the Supreme Court of Canada decision and the ultimate judgment that came out by the Supreme Court really bore out the fact that the actions by provinces were important and I believe is taking Canada to a better place.

Alberta recently took forward another initiative last week on things like the emissions cap. As I have stated publicly, CAPP really appreciates the ongoing support for the oil and gas industry from the Alberta, B.C. and Newfoundland governments. That most recent initiative by Alberta against the proposed emission cap is important because it does threaten to reduce the production of oil and natural gas in Canada, and it will restrict cross-border trade of our products, 25% of everything we export.

I would just say that I think, generally speaking, we need to have a cooperative federalism that really incorporates not only the voices of the provinces but the voices of industries like ours. We're one of the biggest GDP generators. I cited some of the job numbers at the beginning of my comments, indirect, direct and induced. My industry alone is accountable for 900,000 jobs in every single province from coast to coast.

I think there needs to be a lot more inclusiveness, not just of provinces but of really important industries like ours, which are critical not just to the Canadian economy but to ensuring that there are high-quality, high-paying jobs for Canadians, and we underpin with 25% of all of our exports a really meaningful share of Canadian standards of living.

**Madame Baiton :** Eh bien, je vais tenter de répondre à votre question sur le fédéralisme coopératif, et peut-être que M. McKenzie est mieux placé pour répondre à votre question sur la capture du carbone, si cela vous convient.

En ce qui concerne votre question sur le fédéralisme coopératif et certaines des mesures prises par les gouvernements provinciaux, je crois que vous avez cité l'Alberta et la Saskatchewan. J'ai parlé de la *Loi sur l'évaluation d'impact* et de la cause du gouvernement de l'Alberta devant la Cour suprême du Canada. Nous sommes intervenus dans cette cause. C'était une poursuite très importante pour le gouvernement de l'Alberta. Notre industrie était très heureuse d'intervenir dans cette cause, car, comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, l'industrie pétrolière et gazière canadienne est absolument essentielle pour l'économie canadienne. Le quart, ou 25 %, de tout ce que nous exportons provient du pétrole et du gaz naturel canadiens. Avec l'arrivée d'un nouveau président élu, ils seront essentiels tant à notre puissance douce qu'à notre puissance dure sur la scène mondiale.

La *Loi sur l'évaluation d'impact*, la décision de la Cour suprême du Canada et le jugement final émis par la Cour suprême ont vraiment mis en évidence le fait que les poursuites intentées par les provinces étaient importantes et je crois qu'elles améliorent la situation au Canada.

L'Alberta a récemment lancé une autre initiative la semaine dernière sur des questions comme le plafond d'émissions. Comme je l'ai dit publiquement, l'ACPP apprécie vraiment le soutien continu que les gouvernements de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve apportent à l'industrie pétrolière et gazière. L'initiative la plus récente de l'Alberta contre l'imposition d'un plafond d'émissions est importante parce qu'il menace de réduire la production de pétrole et de gaz naturel au Canada et qu'il limitera le commerce transfrontalier de nos produits à hauteur de 25 % de toutes nos exportations.

De façon générale, nous avons besoin d'un fédéralisme coopératif qui tienne compte non seulement de la voix des provinces, mais aussi de celle des industries comme la nôtre. Notre industrie apporte l'une des plus importantes contributions au PIB. Au début de mon intervention, j'ai cité des chiffres sur les emplois indirects, directs et induits. À elle seule, mon industrie est responsable de 900 000 emplois dans chaque province d'un océan à l'autre.

Je pense qu'il faut être beaucoup plus inclusif, non seulement envers les provinces, mais aussi envers les industries importantes comme la nôtre, qui sont essentielles non seulement pour l'économie canadienne, mais aussi pour assurer aux Canadiens des emplois de qualité bien rémunérés. Nous soutenons, avec ces 25 % de toutes nos exportations, une part vraiment significative du niveau de vie des Canadiens.

**Senator Arnot:** Mr. McKenzie, I would like you to comment on that same question I raised with Ms. Baiton.

Do you feel that the oil and gas industry is not given enough of a hearing or has enough influence on federal government policy in Canada? Is that a big impediment to your industry? Are you in agreement with that?

**Mr. McKenzie:** Generally, I am. I think as a country, when we look at the rising demand for oil and gas globally and recognize that we have the third- or fourth-largest reserve of oil and gas available globally, I think we have to ask ourselves whether we've gotten full value from that and how the national-provincial juxtaposition has played out in the development of this industry.

I think one of the places we look at is probably, case in point, our ability to build pipelines in this country. What really stops us from growing this industry and providing more of the global supply is our ability to build pipelines. I think that's the focal point of where federal-provincial politics meet.

I think you would know that over the past decade, we have cancelled the Energy East pipeline, the Northern Gateway pipeline and the Keystone XL Pipeline. Admittedly, the Keystone XL Pipeline was a U.S. issue, not necessarily a Canadian issue. Those pipelines would have allowed our oil and gas to get to global markets both off the West Coast, the East Coast as well as into the United States. One of the things we have to ask ourselves as Canadians is what did we get for cancelling these pipelines? What was the benefit to Canada? It's very clear what the loss was in terms of the economic benefit to Canada, and it's very clear what the gain was in terms of the economic benefit to the United States. Almost all of the growth in global oil and gas has really been filled by the United States over the last number of years, and part of the reason for that is because we have a country that has advocated from that growth profile.

**Senator Arnot:** Do you agree that this kind of uncertainty or non-cooperation between provinces, territories and the federal government creates an uncertainty which is negative and a real impediment to the kind of investment that you think should be made in Canada in the oil and gas industry.

**Mr. McKenzie:** I do. I think that if you look at the amount of foreign investment that's been made in our industry over a number of years, you can see that it's declining. The number of foreign oil and gas companies that invest in Canada is declining. What we're really left with is a Canadian industry, the Canadian oil and gas majors and independents, but the other foreign companies typically have other alternatives to invest outside of

**Le sénateur Arnot :** Monsieur McKenzie, j'aimerais que vous répondiez à la même question que j'ai posée à Mme Baiton.

Estimez-vous que l'industrie pétrolière et gazière n'est pas suffisamment entendue ou qu'elle a assez d'influence sur les politiques du gouvernement fédéral au Canada? Est-ce un gros obstacle pour votre industrie? Êtes-vous d'accord avec cela?

**Monsieur McKenzie :** Globalement, je suis d'accord. Au regard de la demande croissante de pétrole et de gaz à l'échelle mondiale et au regard du fait que nous détenons au Canada la troisième ou la quatrième réserve de pétrole et de gaz en importance dans le monde, nous devons nous demander si nous en tirons la pleine valeur et dans quelle mesure la superposition des paliers national et provincial affecte le développement de cette industrie.

L'un des aspects que nous examinons est, à titre d'exemple concret, notre capacité à construire des pipelines au pays. Ce qui nous empêche de faire croître cette industrie et de fournir une plus grande part de l'approvisionnement mondial, c'est notre capacité à construire des pipelines. C'est le point de convergence de la politique fédérale-provinciale.

Vous devez savoir qu'au cours de la dernière décennie, nous avons annulé l'oléoduc Énergie Est, le pipeline Northern Gateway et le pipeline Keystone XL. Il est vrai que, dans le cas du pipeline Keystone XL, il s'agissait surtout d'un enjeu américain et pas nécessairement canadien. Ces pipelines auraient permis à notre pétrole et à notre gaz d'atteindre les marchés mondiaux au large de la côte Ouest, de la côte Est et des États-Unis. L'une des questions que nous devons nous poser, comme Canadiens, est la suivante : qu'avons-nous obtenu pour l'annulation de ces projets de pipelines? Quels ont été les avantages pour le Canada? Il est évident que le Canada a essuyé des pertes économiques et que les États-Unis en ont tiré un avantage économique. La presque totalité de la croissance dans le domaine du pétrole et du gaz à l'échelle mondiale a été comblée par les États-Unis au cours des dernières années, en partie parce que nous avons un pays qui défend ce profil de croissance.

**Le sénateur Arnot :** Êtes-vous d'accord pour dire que ce genre d'inconstance ou de non-coopération entre les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral crée une incertitude délétère et constitue un véritable obstacle à la qualité des investissements qui devraient être faits dans l'industrie pétrolière et gazière au Canada?

**Monsieur McKenzie :** Oui. Je pense que si l'on regarde le montant des investissements étrangers qui ont été consentis à notre industrie au cours d'un certain nombre d'années, on voit qu'il diminue. Le nombre d'entreprises pétrolières et gazières étrangères qui investissent au Canada est en baisse. Ce qui nous reste, en réalité, c'est une industrie canadienne, les grandes pétrolières et gazières canadiennes et les entreprises



Canada. They look at returns, and their returns in Canada are probably not as competitive as other options that they have.

**Senator Arnot:** You spoke earlier in response to other questions, Mr. McKenzie, on carbon capture, sequestration, et cetera. I know that your industry and your corporation are involved in some of that. Can you elaborate a little bit more on the specific strategies you're using or how you see carbon capture sequestration as an avenue that should be pursued by industry?

**Mr. McKenzie:** One of the things that we look at as a company and as an industry is how we contribute to a reduction in carbon. I think carbon capture and sequestration is something that I mentioned we have a unique opportunity to pursue. It's related to our geography, and it's related to our geology.

If we look at the oil sands industry in particular, we have a number of plants that all exist within a very tight geography, and the CO<sub>2</sub> emissions come from high sources that are much more conducive to being captured. Similarly, we have geology where we have floor space in which we can put the CO<sub>2</sub> underground and keep it sequestered there for a long period of time within that geography. The nature of the industry being as concentrated in the geographical footprint as it is, together with the underlying geology, gives us a unique opportunity to do something that no other oil-producing nation can do.

The issue we have is that it doesn't come without cost. We need to ensure that the cost is equally borne across the layers of government and industry in an equitable way.

**Senator Arnot:** Thank you very much for those answers. That has been very helpful.

**Senator Fridhandler:** Hello, I'm Daryl Fridhandler. I'm from Calgary, Alberta. I want to make one observation and perhaps get feedback from both of our witnesses on the question of incentives, which was raised earlier in our discussion.

I constantly hear, since my short tenure in Ottawa, a challenge to the incentives received by the industry without a wholesome look at the benefit side, and I think we need to understand it. We've heard comments of taxes paid, royalties paid and jobs created, but from an industry perspective, I think it's important that we all better understand the full picture of grants, subsidies and tax credits relative to what these generate.

I know it's hard to tie the line, but can you comment? Is this something that I need to rely on the federal government officials to get something, or has the industry actually produced the full picture?

indépendantes. Les autres sociétés étrangères ont habituellement d'autres options et peuvent investir à l'extérieur du Canada. Elles examinent les rendements, et les rendements ne sont vraisemblablement pas aussi concurrentiels au Canada qu'ailleurs.

**Le sénateur Arnot :** Vous avez parlé plus tôt, en réponse à d'autres questions, monsieur McKenzie, du captage et de la séquestration du carbone. Je sais que votre industrie et votre société participent à ce projet. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les stratégies précises que vous utilisez ou sur l'avantage que l'industrie aurait à explorer le captage et la séquestration du carbone?

**Monsieur McKenzie :** Notre entreprise et notre industrie se préoccupent de leur contribution à la réduction des émissions de carbone. Le captage et la séquestration du carbone constituent une occasion exceptionnelle, que notre géographie et notre géologie rendent possible.

Prenons l'industrie des sables bitumineux : un certain nombre d'installations se trouvent toutes dans une zone géographique très circonscrite, et les émissions de CO<sub>2</sub> proviennent de sources élevées qui sont beaucoup plus propices à la capture. Dans le même ordre d'idées, nous bénéficions d'une géologie avec suffisamment d'espace souterrain pour enfouir le CO<sub>2</sub> et le maintenir séquestré pendant une longue période. Le fait que l'empreinte géographique de l'industrie soit aussi circonscrite qu'elle l'est, tout comme sa géologie sous-jacente, nous procure une occasion unique, celle de réaliser ce qu'aucun autre pays producteur de pétrole ne peut réaliser.

Le problème, c'est que tout cela ne se réalise pas à coût nul. Les coûts doivent être assumés équitablement par les différents paliers de gouvernement et par l'industrie.

**Le sénateur Arnot :** Merci beaucoup de ces réponses. Cela a été très utile.

**Le sénateur Fridhandler :** Bonjour, je m'appelle Daryl Fridhandler. Je viens de Calgary, en Alberta. J'aimerais faire une observation et peut-être obtenir la réaction de nos deux témoins sur la question des mesures incitatives, qui a été soulevée plus tôt dans notre discussion.

Depuis ma récente arrivée à Ottawa, j'entends que l'on conteste les incitatifs reçus par l'industrie sans que l'on en considère également les avantages. Nous devons bien comprendre tout cela. On nous a parlé d'impôts payés, de redevances payées et de création d'emplois, mais du point de vue de l'industrie, il faut mieux comprendre dans leur globalité les subventions et les crédits d'impôt et voir leurs retombées.

Le lien est parfois difficile à établir, mais pouvez-vous nous donner votre opinion? Est-ce que je dois m'en remettre aux fonctionnaires fédéraux pour obtenir un portrait de la situation, ou l'industrie en a-t-elle déjà brossé un tableau complet?

**Mr. McKenzie:** One of the things that we do as an industry is we produce an estimate report on an annual basis where we file with NRCan exactly where we have paid money to as it relates to all levels of governments, payments to First Nations and the like. We do that on an annual basis. That sits on our websites, and it's publicly accessible information.

Honestly, I mention this, I don't know what we mean when we talk about oil and gas incentives. When we talk about things like investment tax credits — [Technical difficulties]

**The Chair:** We're having a sound problem.

**Mr. McKenzie:** As it relates to subsidies, I'm not aware of any unique subsidies to the oil and gas industry. We often talk about investment tax credits as it relates to carbon capture and sequestration, that is available to any industry in Canada. Accelerated tax depreciation is available to any industry in Canada. The CERB payments that were part of the COVID-19 support was available to any industry in Canada. I have yet to see a report that details the subsidies that people talk about. I am genuinely not aware of subsidies. I've been in the finance role in the oil and gas industry for the last 30 years, and I have not seen any kind of subsidy or support that comes from any level of government in the order of magnitude that people talk about.

**Senator Fridhandler:** Turning now to the emissions cap regulations that recently came out, I've been through them briefly and they are relatively complex. One thing that is set out in the formula is that (a) is the emissions, but the letter (b) stands for the carbon capture generally, I think, relative to the facility — which is broad definition — creating those emissions.

This brings CCUS and other carbon reduction and uses into play on the emissions list. I will acknowledge that any regulation is costly, but I think there's certainly ways to address the (b) item in that formula, including what you're doing with CCUS and perhaps other methods of reduction or utilization of carbon that is emitted from your facilities. Can you comment on how you might address the letter (b) in that formula?

**Mr. McKenzie:** Sorry, and just to be clear, (b) is standing for the carbon credits.

**Senator Fridhandler:** The letter (b) in the formula is the quantity of CO<sub>2</sub> that is injected into a geological site or a reservoir or stored for other purposes that are submitted. It is not the gross emission that counts. Within the emissions cap, you get a credit for the capture side of it. These things are very intricately linked. Who needs another layer of complexity? I acknowledge that. When I look at it, and certainly the industry is up in arms about the emissions cap regulations, but perhaps it's a

**Monsieur McKenzie :** Notre industrie produit un rapport annuel sur ses prévisions budgétaires dans lequel elle soumet à NRCan le montant exact des paiements versés à tous les ordres de gouvernement, aux Premières Nations et ainsi de suite. Nous le faisons sur une base annuelle. Cela figure sur nos sites Web, et cette information est accessible au public.

Bien honnêtement, j'ignore à quoi on fait référence quand on parle d'incitatifs pour le secteur pétrolier et gazier. Si l'on parle de crédits d'impôt à l'investissement... [Difficultés techniques]

**Le président :** Nous avons un problème de son.

**Monsieur McKenzie :** En ce qui concerne les subventions, je ne suis au courant d'aucune subvention particulière à l'industrie pétrolière et gazière. Il est souvent question de crédits d'impôt à l'investissement pour le captage et la séquestration du carbone, qui sont offerts à n'importe quelle industrie au Canada. L'amortissement fiscal accéléré est offert à n'importe quelle industrie au Canada. Les paiements de la PCU, qui faisaient partie du soutien lié à la COVID-19, étaient offerts à tout secteur d'activité au Canada. Je n'ai encore jamais vu de rapport qui détaille les subventions en question. Je ne suis au courant d'aucune subvention. Je suis dans le domaine des finances au sein de l'industrie pétrolière et gazière depuis 30 ans, et je n'ai vu aucune forme de subvention ou de soutien venant d'un ordre de gouvernement de l'ampleur dont on parle.

**Le sénateur Fridhandler :** Passons maintenant au règlement sur les plafonds d'émissions annoncé récemment. J'en ai parlé brièvement et il est relativement complexe. Dans la formule proposée, a) représente les émissions, et b) représente le captage du carbone en général en fonction de l'installation — c'est une définition large — responsable de ces émissions.

Cela permet d'inclure le captage, l'utilisation et le stockage du carbone, ou CUSC, et d'autres méthodes de réduction et d'utilisation dans la liste des émissions. Je reconnais que toute réglementation coûte cher, mais je pense qu'il y a certainement une façon de se prévaloir des mesures du point b) de cette formule, y compris une façon de se prévaloir du CUSC et peut-être d'autres méthodes de réduction ou d'utilisation du carbone émis par vos installations. Êtes-vous en mesure de nous dire comment vous comptez vous prévaloir des mesures du point b) dans cette formule?

**Monsieur McKenzie :** Excusez-moi, pour que ce soit bien clair, le b) représente les crédits de carbone.

**Le sénateur Fridhandler :** La lettre b) de la formule correspond à la quantité de CO<sub>2</sub> injectée dans un site géologique ou dans un réservoir ou stockée à d'autres fins. Le calcul des émissions n'est pas établi en fonction des émissions brutes : il y a un crédit pour l'aspect capture. Tous ces éléments sont étroitement liés. Qui veut ajouter une couche de complexité? Je vous entends. Je vois bien que l'industrie s'insurge contre le règlement sur les plafonds d'émissions. Mais il pourrait y avoir

one-for-one credit, but if you got a CCUS or other approaches to the reduction, capture or utilization of carbon, an accelerated or super credit in that formula that might incentivize certain types of activities — I look at this and think there are ways of constructively dealing with this and achieving the end that the government is looking for and that, perhaps, industry is also looking for reduction of emissions.

**Mr. McKenzie:** Senator, I think what you're referring to is that there are costs associated with carbon catch. In this case, it is carbon capture and sequestration and the "U" doesn't really apply in that the Investment Tax Credits, or ITCs, are only available for carbon capture.

I think the question you're asking is what is the quid pro quo in terms of the carbon market that you then generate a credit for and how do you drive value for that? I think that is an area that requires much debate and discussion. What we're talking about is generating a number of credits that are well in excess of any carbon market that exists today. I think one of the key questions we have is how we ensure that there is value in that carbon market and there are buyers on the other end.

If we are moving to a world where we are sequestering anywhere from 30 to 75 megatonnes, that is a market that will dwarf anything that is being done today. Making sure that we have a robust market on the other side to guarantee the value of the credits generated so there is an incentive to do it is something that is top of mind for industry.

**The Chair:** We have eight minutes left. Short questions and even shorter answers, if you could.

**Senator McCallum:** I'm Senator McCallum from Manitoba. I wanted to comment on the improvement of standards of living and comment that it comes with costs to be borne by society. I'm looking at the environmental footprint on First Nations lives and lands. In the book *Engraved on Our Nations*, it says:

Without a doubt, capitalism is the dominant economic system and possibly the number one threat to Indigenous community health.

The author then goes on to add that:

As First Nations, we are looking at sustainability of life forms and a good life on this planet.

The author continues:

Capitalist economies require incessant growth and profit maximization, which depletes finite resources, and in resource-intensive economies like Canada, is harmful to ecosystems.

un crédit de type « un pour un » pour le CUSC ou d'autres méthodes de réduction, de captage et d'utilisation du carbone. On pourrait intégrer un super crédit accéléré à cette formule pour encourager certains types d'activités... Je pense qu'il y a des façons constructives de régler ce problème et d'atteindre l'objectif fixé par le gouvernement — l'industrie cherche peut-être elle aussi à réduire ses émissions.

**Monsieur McKenzie :** Monsieur le sénateur, je crois qu'au fond, vous faites allusion aux coûts associés à la capture du carbone. Dans le cas qui nous occupe, il s'agit de captage et de séquestration du carbone, et le « U » ne fait pas partie de l'équation, en ce sens que les crédits d'impôt à l'investissement, les CII, ne sont offerts que pour le captage du carbone.

Je pense que la question que vous posez est la suivante : à quelle contrepartie sur le marché du carbone un crédit donne-t-il droit et comment tirer de la valeur de ce crédit? C'est un domaine qui suscite nombre de débats et de discussions. Il faut générer un nombre de crédits bien supérieur à ce que prévoit tout marché du carbone en place actuellement. Je pense que l'une des principales questions que nous avons est de savoir comment garantir que ce marché du carbone génère de la valeur, de sorte que des acheteurs s'y intéressent.

Si nous nous dirigeons vers un monde où l'on séquestre de 30 à 75 mégatonnes, ce marché réduira en poussière tout ce qui se fait aujourd'hui. Pour l'industrie, il faut un marché solide qui garantisse la valeur des crédits générés, afin qu'elle soit incitée à y participer.

**Le président :** Il nous reste huit minutes. Des questions courtes et des réponses encore plus courtes, si vous le pouvez.

**La sénatrice McCallum :** Je suis la sénatrice McCallum, du Manitoba. Je voulais parler de l'amélioration du niveau de vie et du fait qu'elle entraîne des coûts pour la société. Je songe à l'empreinte environnementale sur la vie et les terres des Premières Nations. Dans le livre intitulé *Engraved on Our Nations*, on peut lire :

Il ne fait aucun doute que le capitalisme est le système économique dominant et peut-être la principale menace pour la santé des collectivités autochtones.

L'auteur ajoute ensuite ceci :

Les Premières Nations cherchent à assurer la durabilité des formes de vie et une bonne qualité de vie sur la planète.

L'auteur poursuit :

Les économies capitalistes exigent une croissance incessante et la maximisation des profits, ce qui épuise les ressources limitées. Dans les économies axées sur les ressources comme le Canada, cela nuit aux écosystèmes.

I look at the environmental footprint. I was in Fort McMurray this summer. It destroyed the culture of First Nations and their traditional lifestyle, and there continues to be toxins in the water. There is an increase in water usage because of the artificial intelligence-run vehicles that are run there, which have increased the water usage. I know at Suncor they use hydro and gas energies as well as oil. There is an increase in cancers. It just seems that shareholders are much more important than First Nations. You commented this is a cyclical industry, but the effects on First Nations life, lands and water remains a reality year after year.

On Tuesday, the Athabasca chief was there, and he talked about the contamination that was just revealed to them. It's been there for two years, contaminated with arsenic, nickel, hydrocarbons and other chemicals. They were in front of the Department of Transportation, and it is coming from the oil sands.

I have brought it up numerous times that First Nations would support the oil industry if they didn't have to bear the burden all the time and continuously. So how can you be part of the solution to this issue that has existed forever?

**Ms. Baiton:** You mentioned a couple of companies, and I'm not able to speak to a company-specific issues, but I can say that my members in the Canadian oil and gas sector do operate with among the highest environmental standards in the world.

I would suggest that if you want more perspectives on how Indigenous communities are working with and benefiting from our industry, if you haven't already, I would invite you to call John Desjarlais from the First Nations Major Projects Coalition, Chief Crystal Smith from the Haisla Nation and Cedar LNG, Stephen Buffalo from the Indian Resource Council, or Karen Ogen from the First Nations LNG Alliance.

What I can tell you is that the meaningful participation of Indigenous people in decisions that impact them, their rights and communities is part of a practice that has evolved in Canada for the past 40 years. That is keeping with Crown responsibilities under section 35 of the Constitution Act. For our industry, it just makes good business sense to have great relationships with our neighbours, and that absolutely involves consulting with Indigenous rights holders as well as seeking to develop and grow shared opportunities with Indigenous partners.

I can just provide a few statistics. There has been growing private equity ownership by Indigenous people in major energy assets. That provides them with not only meaningful economic reconciliation, but an ownership voice. Since 2017, over

Je vois l'empreinte environnementale. Je suis allée à Fort McMurray cet été. On y a détruit la culture des Premières Nations et leur mode de vie traditionnel, et il y a encore des toxines dans l'eau. Il y a une augmentation de la consommation d'eau causée par l'utilisation de véhicules actionnés par l'intelligence artificielle là-bas. Je sais que, chez Suncor, on utilise l'hydroélectricité, le gaz et le pétrole. Le nombre de cancers est en hausse. Il me semble que les actionnaires sont beaucoup plus importants que les Premières Nations. Vous avez dit qu'il s'agit d'une industrie cyclique, mais les effets sur la vie, les terres et l'eau des Premières Nations demeurent, année après année.

Mardi, le chef de la Première Nation Athabasca Chipewyan était à Ottawa pour parler de la pollution qui vient d'être révélée. Elle est présente depuis deux ans, cette pollution par l'arsenic, le nickel, les hydrocarbures et d'autres produits chimiques. Il a comparu devant le ministère des Transports, et ces substances proviennent des sables bitumineux.

J'ai affirmé à maintes reprises que les Premières Nations appuieraient l'industrie pétrolière si elles n'avaient pas à en porter le fardeau constamment. Comment pouvez-vous faire partie de la solution à ce problème, qui existe depuis très longtemps?

**Madame Baiton :** Vous avez mentionné quelques entreprises, et je ne peux pas m'exprimer sur les enjeux propres à une entreprise en particulier, mais je peux dire que les membres du secteur canadien du pétrole et du gaz respectent des normes environnementales qui comptent parmi les plus strictes au monde.

Si vous voulez entendre d'autres points de vue sur la façon dont les collectivités autochtones travaillent avec notre industrie et en tirent profit, si ce n'est pas déjà fait, je vous invite à appeler John Desjarlais, de la Coalition de Premières Nations pour les grands projets, la cheffe Crystal Smith de la nation Haisla et de Cedar LNG, Stephen Buffalo du Conseil des ressources indiennes ou Karen Ogen de la First Nations LNG Alliance.

Ce que je peux vous dire, c'est que la participation significative des peuples autochtones aux décisions qui ont une incidence sur eux, leurs droits et leurs collectivités s'inscrit dans une pratique qui a évolué au Canada au cours des 40 dernières années. Elle est conforme aux responsabilités de la Couronne en vertu de l'article 35 de la Loi constitutionnelle. Pour notre industrie, il est tout simplement logique sur le plan des affaires d'entretenir d'excellentes relations avec nos voisins, ce qui suppose de consulter les titulaires de droits autochtones et de chercher à créer des entreprises communes avec des partenaires autochtones et à les faire grandir.

Je peux vous fournir quelques statistiques. De plus en plus, les peuples autochtones sont les propriétaires privés d'actifs énergétiques importants. Cela permet non seulement une véritable réconciliation économique, mais cela leur donne

\$5 billion of Indigenous equity positions have been taken in oil and gas projects, in pipelines, tank farms, power plants and LNG terminals, and that number is growing really fast. Some examples include a 10% equity stake in the Coastal GasLink, which was purchased by Indigenous communities across the project corridor. The Cedar LNG and Ksi Lisims LNG export facilities are both being led by Indigenous ownership. The Nisga'a Nation has taken the lead role in purchasing the ready-to-be-built Prince Rupert Gas Transmission Project, which will potentially supply some of the proposed West Coast LNG facilities. There have been loan guarantee programs — great models — with the governments of B.C., Saskatchewan and Alberta, which are creating even more opportunity for Indigenous ownership.

I will also provide some additional statistics based on Statistics Canada data. Oil and natural gas extraction and pipeline transportation offers the highest wages in Canada for Indigenous persons. In fact, Indigenous people make almost three times more in the oil and gas extraction sector than on average Canada at about \$140,000 a year. Our sector is also making considerable efforts to ensure Indigenous women have even more opportunities for their careers. The top three highest-paying sectors for Indigenous women in Canada are all in the oil and gas-related sectors. In a study that CAPP completed with —

**The Chair:** Can I get you to summarize? A short answer.

**Ms. Baiton:** My short answer is that we think Indigenous communities are important rights holders and partners, and we will continue to honour and respect that. We invite to have other representatives from the Indigenous community who could speak to that.

**The Chair:** We're running out of time, but I have two senators that didn't get a chance to ask a question. If I can have the cooperation of your witnesses, I would ask the two witnesses to cite the questions, and if we can get a written answer from you, addressed through our clerk, that would be very much appreciated.

[Translation]

**Senator Youance:** Suze Youance from Quebec. My question will be very brief, and you can send us your answer in writing.

I'm referring to Norway's sovereign wealth fund, which is funded directly from oil and gas revenues. Do you think that if Canada had adopted that approach, we would still have a public deficit? Is it reasonable to think we could set up a fund like that?

également voix au chapitre en qualité de propriétaires. Depuis 2017, plus de 5 milliards de dollars de capitaux propres autochtones ont été investis dans des projets pétroliers et gaziers, dans des pipelines, des parcs de stockage, des centrales électriques et des terminaux de GNL, et ce chiffre augmente très rapidement. À titre d'exemple, mentionnons une participation de 10 % dans le Coastal GasLink, qui a été acheté par les collectivités autochtones le long du corridor du projet. Les installations d'exportation de GNL Cedar et Ksi Lisims sont toutes deux dirigées par des propriétaires autochtones. La nation nisga'a a joué un rôle de premier plan dans l'achat du projet de transport de gaz naturel de Prince Rupert, qui pourrait fournir certaines des installations de GNL proposées sur la côte Ouest. Il y a eu des programmes de garanties de prêts — d'excellents modèles — avec les gouvernements de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et de l'Alberta, qui multiplie les possibilités pour les propriétaires autochtones.

Je peux vous fournir d'autres statistiques fondées sur les données de Statistique Canada. Les secteurs de l'extraction de pétrole et de gaz naturel et de transport par pipeline offrent les salaires les plus élevés au Canada pour les Autochtones. En fait, les Autochtones gagnent près de trois fois plus dans le secteur de l'extraction pétrolière et gazière que la moyenne canadienne, soit environ 140 000 \$ par année. Notre secteur consent également des efforts considérables pour offrir des possibilités de carrière aux femmes autochtones. Les trois secteurs les mieux rémunérés pour les femmes autochtones au Canada sont tous associés au pétrole et au gaz. Dans une étude que l'ACPP a réalisée avec...

**Le président :** Puis-je vous demander de résumer? Une réponse courte.

**Madame Baiton :** Ma réponse courte est que nous pensons que les communautés autochtones sont des titulaires de droits et des partenaires importants, et nous continuerons à respecter cela. Nous invitons d'autres représentants de la grande communauté autochtone à venir en parler.

**Le président :** Nous allons manquer de temps, mais deux sénateurs n'ont pas eu l'occasion de poser leur question. Si je pouvais avoir la coopération de vos témoins, je demanderais aux deux sénateurs de citer leurs questions, et si nous pouvions obtenir une réponse écrite de votre part, adressée à notre greffier, ce serait très apprécié.

[Français]

**La sénatrice Youance :** Suze Youance, du Québec. Ma question sera très brève et vous pourrez nous faire parvenir une réponse par écrit.

Je fais référence au fonds souverain norvégien, qui est alimenté à même les revenus gaziers et pétroliers. Selon vous, si le Canada avait adopté cette approche, aurions-nous aujourd'hui un déficit public? Est-ce raisonnable de penser qu'on pourrait mettre un tel fonds en place?

[English]

**Senator Anderson:** I have a very targeted question for Cenovus. I have in front of me an environmental inspection report from the Northwest Territories government in regard to a site on Sahtu First Nations land. You were touting the importance of environmental impact and the geographical footprints. I want to read this and ask for a response in writing:

Condition 66 of Land Use Permit S20X-006 states “The Permittee shall submit to the Board and the Inspector, for approval, in writing an Annual Closure and Reclamation Monitoring and Maintenance Progress Report documenting all monitoring, progressive reclamation and/or winter monitoring cycles, with the first report due on November 15, 2021”.

This report was written on July 5, 2023.

To the current Inspector’s knowledge, the reports requested by the Board have not been received. As a result, the Inspector has determined unacceptable conditions relating to the restoration of lands for Quarry B as per the terms and conditions outlined in the existing Land Use Permit. Until Cenovus Energy Inc can produce the annual progress reports requested by the Board, and the information they committed to producing in the Quarry B Reclamation Plan this project will remain in non-compliance for the Restoration of the Lands section of Permit S20X-006.

I would like an update as to whether this letter was ever followed up on and what Cenovus intends to do in future to ensure timely compliance with the request of the sites located in the Northwest Territories. Thank you.

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

To our two witnesses, Lisa Baiton and Jon McKenzie, thank you to both of you. This has been very useful. We have learned a lot. We still have a lot to learn, but you made significant contributions. I think we heard you loud and clear. We may differ, but I think we are making progress.

To leave you with my own question for a written answer, you made reference to CCS projects whereby the subsidy is such that you put 25% of the ownership. Who gets the other 75%, and how is that spread? If you could take a look at that and back to us, that would be appreciated.

Thank you again for participating today.

[Traduction]

**La sénatrice Anderson :** J’ai une question très ciblée pour Cenovus. J’ai devant moi le rapport d’une inspection environnementale du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, effectuée sur un site situé sur les terres des Premières Nations du Sahtu. Vous avez vanté l’importance de l’impact environnemental et de l’empreinte géographique. J’aimerais vous lire ceci et demander une réponse par écrit :

La condition 66 du permis d’utilisation des terres S20X-006 indique : « Le titulaire doit soumettre par écrit à l’Office et à l’inspecteur, pour approbation, un rapport d’étape annuel sur le suivi et l’entretien postrestauration faisant état de tous les cycles de suivi, de restauration progressive ou de suivi hivernal, le premier devant être présenté le 15 novembre 2021. »

Ce rapport a été rédigé le 5 juillet 2023.

À la connaissance de l’inspecteur actuel, les rapports demandés par l’Office n’ont pas été reçus. Par conséquent, l’inspecteur a jugé que les conditions relatives à la restauration des terrains de la carrière B n’étaient pas satisfaites, conformément aux modalités énoncées dans le permis d’utilisation des terres existant. Jusqu’à ce que Cenovus Energy Inc. puisse produire les rapports d’étape annuels demandés par l’Office et les renseignements qu’elle s’est engagée à fournir dans le plan de restauration de la carrière B, ce projet demeurera non conforme aux fins de la section sur la restauration des terrains du permis S20X-006.

J’aimerais savoir si cette lettre a déjà fait l’objet d’un suivi et ce que Cenovus entend faire à l’avenir pour assurer le respect en temps opportun de demandes de sites situés dans les Territoires du Nord-Ouest. Merci.

**Le président :** Merci beaucoup.

Je remercie nos deux témoins, Lisa Baiton et Jon McKenzie. Vos témoignages ont été très utiles. Nous avons beaucoup appris. Nous avons encore beaucoup à apprendre, mais vous avez apporté une contribution importante. Nous vous avons entendus très clairement. Nous ne sommes peut-être pas d’accord, mais je pense que nous faisons des progrès.

Je vous laisse avec ma propre question qui demande une réponse écrite : vous avez parlé des projets de CSC où la subvention serait telle que vous contribueriez à hauteur de 25 % de la propriété. À qui appartiennent les 75 % restants et comment cela serait-il réparti? Si vous pouviez y jeter un coup d’œil et nous revenir là-dessus, ce serait apprécié.

Merci encore de votre participation aujourd’hui.

Colleagues, our next meeting is scheduled for Thursday, December 12, when we will be receiving a science briefing on extreme weather in Canada from government scientists and officials, one, addressing climate change and how extremes are changing, two, examples of extreme events and how we provide warnings, and three, the implications for stakeholders like banking, insurance and others.

Thank you all very much.

(The committee adjourned.)

Chers collègues, notre prochaine réunion est prévue pour le jeudi 12 décembre. Nous recevrons alors une séance d'information scientifique sur les conditions météorologiques extrêmes au Canada de la part de scientifiques et de fonctionnaires du gouvernement. Premièrement, nous parlerons des changements climatiques et de l'évolution des phénomènes extrêmes. Deuxièmement, nous verrons des exemples d'événements extrêmes et examinerons notre façon de fournir des avertissements. Troisièmement, nous parlerons des répercussions pour les intervenants comme les banques, l'assurance et d'autres.

Merci beaucoup à tous.

(La séance est levée.)

---