



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des ressources naturelles

RNNR • NUMÉRO 079 • 1^{re} SESSION • 41^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 2 mai 2013

Président

M. Leon Benoit

Comité permanent des ressources naturelles

Le jeudi 2 mai 2013

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC)): Bonjour à tous.

Nous sommes réunis ici pour poursuivre notre étude sur la diversification des marchés dans le secteur de l'énergie. Nous accueillons aujourd'hui notre premier groupe de témoins qui aborderont la question de la diversification des produits.

Tout d'abord, nous entendrons Jeff Rubin, économiste et auteur, qui témoignera à titre personnel. Bienvenue.

Nous entendrons ensuite le grand chef Edward John, membre de l'exécutif politique, Sommet des Premières Nations. Je vous souhaite la bienvenue.

Enfin, nous entendrons Stephen Brown, président, Chamber of Shipping of British Columbia, qui participera à la réunion par vidéoconférence depuis Vancouver, en Colombie-Britannique. Je vous souhaite la bienvenue, monsieur.

Les témoins ont environ sept minutes chacun pour présenter leur exposé. Nous les entendrons dans l'ordre prévu.

Nous allons commencer par vous, monsieur Rubin. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Jeff Rubin (économiste, auteur, à titre personnel): Merci.

À mon avis, au moment d'aborder la question de la diversification des marchés, le problème auquel nous sommes en butte tient à ce que cette notion n'est pas bien définie. L'enjeu de la diversification des marchés consiste non pas à trouver de nouveaux marchés, mais à être payé pour ce que l'on extrait du sol, et il s'agit là d'une chose que nous n'avons pas été en mesure de faire.

Le Western Canadian Select, dont le prix d'exportation aux États-Unis constitue le point de référence pour le pétrole albertain, se vend de 20 à 50 p. 100 moins cher que le pétrole brut Brent, étalon pour ce qui est du prix du pétrole à l'échelle mondiale. Comme le Canada exporte deux millions de barils de pétrole par jour, on peut affirmer que, à un tel prix, il verse une subvention annuelle de 10 à 30 milliards de dollars à ses clients américains.

Bien entendu, je pourrais ajouter, entre parenthèses, que les automobilistes américains ne profitent jamais de ce rabais. Ils paient le même montant pour leur essence, peu importe que la matière première soit du West Texas Intermediate, du bitume de l'Alberta ou qu'elle provienne de l'Arabie saoudite.

Qui s'empare de cette marge? Les raffineries. Dans le Midwest, les marges de craquage — j'entends par là la marge que dégage la raffinerie de pétrole grâce à la différence de prix entre l'intrant et l'extrait, qui est habituellement de l'essence ou du diesel —, ces marges, dis-je, peuvent être quatre ou cinq fois supérieures à ce qu'elles sont sur la côte du golfe du Mexique, où les raffineries paient le prix fixé pour le Light Louisiana Sweet, un dérivé du Brent.

Ainsi, le problème tient non pas à pénétrer un autre marché, mais à la façon dont nous approvisionnons le marché américain, car nous l'approvisionnons d'une manière très différente de celles dont d'autres pays l'approvisionnent. Nous le faisons au moyen de pipelines, alors que d'autres pays exportent leur pétrole vers des raffineries situées sur la côte américaine.

Pour obtenir un prix équivalent à celui du Brent, il n'est pas nécessaire de se rendre en Chine — il n'y a qu'à accéder à un océan. Peu importe qu'il s'agisse du Pacifique, de l'Atlantique ou même de la baie d'Hudson — une fois que vous accédez à un océan, vous pouvez apporter votre pétrole à n'importe quelle raffinerie située sur la côte de l'Atlantique, du Pacifique ou du golfe du Mexique pour obtenir un prix équivalent à celui du Brent.

Si l'on combine le fait que les producteurs canadiens sont aux prises avec des prix de 20 à 50 p. 100 inférieurs à ceux qui ont cours dans le monde et au fait qu'ils doivent composer avec l'une des structures de coûts les plus dispendieuses du monde, il en résulte une ressource qui pose de multiples problèmes. Je pense que cela explique en partie l'incapacité des producteurs canadiens d'accroître l'ampleur de leur production et de financer cette expansion. À l'heure actuelle, deux facteurs posent des difficultés économiques au secteur des sables bitumineux, à savoir la courbe de coût ascendante et le fait que le prix de son pétrole est de 20 à 50 p. 100 inférieur à ceux qui ont cours sur le marché mondial.

Comment acheminer notre pétrole là-bas? Au moyen de pipelines. Toutefois, les gens n'aiment pas les pipelines. On peut faire valoir que le pipeline Keystone XL est un moyen pour le moins tortueux d'accéder à l'océan depuis Hardisty, en Alberta. On peut penser qu'il serait beaucoup plus facile de passer par-dessus la Colombie-Britannique, et bien entendu, des projets ont été présentés à cette fin: le projet Trans Mountain de Kinder Morgan, et le projet Northern Gateway, de Enbridge.

Le seul hic, c'est que, même si un prix de 20 à 30 \$ le baril est très attrayant pour l'Alberta, la Colombie-Britannique ne tirera aucun avantage de cela, et devra en plus assumer d'éventuels coûts de décontamination. Par conséquent, on n'emprunte pas cette voie.

À mon avis, ce que nous apprendra l'examen du pipeline Keystone XL, c'est qu'il est difficile de passer sur le territoire d'un autre pays, même s'il s'agit d'un pays ami et allié, afin d'obtenir des prix équivalents aux prix mondiaux du pétrole. Cependant, il y a une autre voie que nous pourrions emprunter.

Je crois qu'il existe un argument convaincant en faveur de l'exportation de pétrole vers l'est. L'Est du Canada importe quelque 600 000 barils de pétrole par jour et, ironie du sort, il s'agit en majeure partie de pétrole brut lourd du Venezuela, lequel ressemble beaucoup à celui tiré de nos sables bitumineux.

Si mes sept minutes ne sont pas écoulées, je soulignerai que, hier, j'ai pris la parole dans le cadre de la conférence sur le pétrole du bassin de Williston — aussi connu sous le nom de formation de Bakken —, qui est probablement la zone pétrolière la plus convoitée en Amérique du Nord à l'heure actuelle. Dans le Dakota du Nord, on est passé d'une production inexistante à une production de 750 000 barils de pétrole. Même en Saskatchewan, où se trouve une petite partie de cette formation, on produit actuellement quelque 70 000 barils d'huile de schiste, ou pétrole de réservoirs étanches.

• (1535)

Là-bas, on est aux prises avec le même problème. En l'absence de pipelines, ce pétrole représente une ressource bloquée. Dans le Dakota du Nord, on l'expédie par train. Pour 16 \$ le baril, on peut expédier du pétrole de Williston, dans le Dakota du Nord, vers une raffinerie située sur la côte Est ou sur la côte Ouest.

Le mouvement écologiste ne semble pas se préoccuper de cela. L'opposition aux pipelines est féroce, mais l'opposition au transport ferroviaire du pétrole semble inexistante. Toutefois, je crains que, selon les lois de la probabilité, lorsque trois ou quatre millions de barils de pétrole seront transportés chaque jour sur les chemins de fer de l'Amérique du Nord, on assistera certainement à un déversement, et les gens commenceront à se préoccuper du transport ferroviaire du pétrole.

Pour l'essentiel, en l'absence de pipelines, le pétrole est une ressource inutilisée, et cela vaut non seulement pour le pétrole tiré des sables bitumineux, mais également pour celui de la formation de Bakken ou de celle d'Eagle Ford, au Texas. Cela veut dire que l'accroissement de la production ne sera pas aussi important que celui prédit par les gens de l'International Energy Agency ou de l'Energy Information Administration des États-Unis.

La production tirée des sables bitumineux ne passera pas de 1,7 à 4 millions de barils. On continuera de produire du pétrole là-bas. À mon avis, avant de tenter de parvenir à une production de 3 millions de barils par jour, nous devrions tenter d'obtenir un bon prix pour ce 1,7 million de barils de pétrole que nous produisons déjà.

Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Rubin.

Nous allons maintenant entendre notre deuxième témoin d'aujourd'hui, à savoir le grand chef Edward John, membre de l'exécutif politique, Sommet des Premières Nations. Allez-y, s'il vous plaît, grand chef.

Le grand chef Edward John (membre de l'exécutif politique, Sommet des Premières Nations): Honorables membres du comité, mesdames et messieurs, je vous remercie de m'avoir invité à vous présenter un exposé. Nous avons transmis deux documents au greffier du comité, et je crois qu'ils ont été distribués. Il s'agit des notes pour ma présente allocution, de même que d'un mémoire plus détaillé de 16 pages.

Je vais revenir sur les commentaires formulés par le témoin qui m'a précédé, M. Rubin, et je vais parler plus particulièrement des aspects économiques du sujet qui nous intéresse, de même que des coûts liés à l'extraction des ressources et de la question des infrastructures qui peuvent être requises pour expédier le produit vers l'est, vers le sud ou vers l'ouest. Je vais traiter de ces infrastructures et installations particulières, et je vais comparer leur coût à celui dont s'assortissent les droits des Autochtones, le titre ancestral, les droits issus de traités — leur valeur économique — et les droits juridiques reconnus par la Constitution du Canada.

Les six questions que vous m'avez transmises et les recommandations que vous avez formulées revêtent de l'importance pour les Premières Nations de la Colombie-Britannique, de même que pour les chefs des Premières Nations signataires des traités 6, 7 et 8 et les Premières Nations de l'Alberta. Il est essentiel de parvenir à un règlement juste de la question territoriale en Colombie-Britannique, mais cela exige la collaboration et la participation entières des Premières Nations, ainsi que leur consentement libre, préalable et éclairé en ce qui a trait à l'extraction des ressources dont M. Rubin a parlé.

Les questions liées aux sources d'approvisionnement énergétiques, aux terres dont ces ressources sont extraites et à la diversification des marchés d'exportation sont importantes pour nous. Là encore, nous devons expédier nos produits par train ou par pipelines, et peu importe le moyen retenu, il y aura des répercussions. Je crois que mon collègue a mentionné que, de façon générale, les gens estiment que la Colombie-Britannique n'a rien à gagner à ce que l'on passe sur son territoire pour expédier nos produits vers l'ouest, hormis les factures liées à la décontamination. Il s'agit là d'une préoccupation sous-jacente et primordiale des communautés des Premières Nations.

Nous avons formulé des recommandations relativement aux six questions sur lesquelles vous vous penchez. Ces six questions touchent à des éléments qui ont des répercussions sur nos communautés, sur notre bien-être social, culturel et économique, sur notre dignité ainsi que sur l'environnement, les terres et les ressources sur lesquels nous continuons de compter pour maintenir notre mode de vie et nos traditions. Ils mettent également en évidence les droits autochtones et les droits issus de traités — y compris le titre autochtone — dont nous avons hérité de nos ancêtres et qui sont reconnus et confirmés par la Constitution du Canada.

Bon nombre de personnes, y compris, je dois le dire, des membres des gouvernements, de l'industrie et de la population, considèrent notre peuple, nos communautés et nos droits constitutionnels comme des risques, des barrières et des obstacles qui font naître de l'incertitude pour le développement. Le fait d'émettre cette hypothèse ou même d'avancer cette idée revient à placer notre population et nos droits dans une position d'adversaires.

Nous n'estimons pas que nous soyons des risques, des obstacles ou des barrières. Nous avons le droit et la responsabilité de nous protéger et de protéger notre bien-être et notre dignité, de même que nos terres, nos ressources, l'environnement et nos droits. Comme personne ne le fait, nous devons le faire.

Au cours de l'hiver dernier, la protection et la promotion de ces droits et responsabilités ont été au centre du mouvement de protestation « Idle No More », qui a vu le jour au sein de la population des Premières Nations et des peuples autochtones. Les mesures prises par le gouvernement fédéral dans le cadre des projets de loi C-38 et C-45 pour limiter, voire éliminer les normes et garanties environnementales, n'ont en rien rassuré les Premières Nations qui préservent leur mode de vie traditionnel et assurent leur subsistance en exploitant les terres et les ressources de leur territoire respectif. Voilà pourquoi une opposition très ferme et très vaste s'est élevée contre les risques importants qui sont liés à des propositions comme celles d'Enbridge, de Kinder Morgan et, dans le secteur minier, par Taseko et d'autres.

•(1540)

Les Premières Nations ont utilisé, avec une efficacité variable, des mécanismes comme la revendication politique, les actions sur le terrain et les poursuites judiciaires pour promouvoir et protéger leurs droits, appuyer leurs collectivités et leurs peuples et défendre leurs terres, leurs territoires et leurs ressources.

J'estime que le comité a une importante responsabilité, à savoir celle de recommander au gouvernement de changer la nature des perceptions négatives au sujet des peuples des Premières Nations et le ton du dialogue engagé avec eux. Comme on dit, c'est toujours aux plus hauts échelons que le ton est déterminé, et je crois que cela s'applique au cas qui nous occupe.

La diversité et la richesse du bagage culturel et linguistique des Premières Nations de la Colombie-Britannique sont immenses. Elles sont, à mon avis, absolument merveilleuses, et elles valent la peine qu'on les célèbre. Nous avons une trentaine de groupes tribaux et sept familles linguistiques, et nous formons 5 p. 100 de la population de la province.

De nombreuses choses ont eu une incidence sur nous, mais les 17 ou 18 pensionnats indiens ont eu des répercussions intergénérationnelles cumulatives sur nos familles, nos communautés et nos langues. En fait, si aucune mesure n'est prise, quelques-unes de nos langues disparaîtront d'ici une ou deux générations.

En quoi cela présente-t-il un intérêt dans le cadre d'une discussion concernant les ressources pétrolières, gazières et énergétiques au pays? À mon avis, cela est tout à fait pertinent, car ce dont il est question, c'est des terres, des territoires et du bien-être de nos populations. Au moment où les répercussions des événements du passé continuent de s'accumuler, le territoire des Premières Nations — territoires sur lesquels se fonde notre identité autochtone — se rétrécit comme peau de chagrin.

Nous avons élaboré des orientations, des stratégies et des mesures. Nous avons pris des mesures proactives et nous avons créé des institutions et des initiatives communautaires, tribales et provinciales afin de surmonter ces grandes difficultés.

Nous estimons qu'il est important que les parlementaires reconnaissent que le gouvernement fédéral doit appuyer ces mesures importantes qui visent à améliorer notre qualité de vie. Nous avons pris des mesures, et nous avons besoin du soutien des gouvernement pour les mener à bien. Nous sommes d'avis que, avec le temps, les changements dont nous avons besoin se produiront.

Comme je l'ai mentionné, l'un des enjeux les plus importants se rapporte aux droits inhérents, juridiques et fondamentaux des Premières Nations à l'égard de leurs terres, de leurs ressources et de leurs territoires respectifs. Cela renvoie à ce que l'on appelle la question territoriale, et à la valeur économique des droits constitutionnels qui nous ont été conférés.

J'estime que l'histoire de la Colombie-Britannique est assez claire. Au milieu des années 1800, les autorités coloniales, sans l'accord ni le consentement de nos peuples, ont assujéti ces terres et ces territoires à la souveraineté, à la propriété et à la compétence de la Couronne. À cette époque, les idées sous-jacentes au sujet de nos Premières Nations étaient les suivantes: nous n'étions pas assez civilisés pour être propriétaires de nos terres, de nos ressources et de nos territoires traditionnels, ni pour exercer l'autorité à leur égard; et les civilisations des nouvelles colonies étaient supérieures à celles de nos peuples.

Ces principes sous-jacents ont été catégoriquement condamnés à l'échelle internationale, notamment dans le cadre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

•(1545)

Le président: Grand chef John, je vous demanderais de conclure le plus rapidement possible — vous avez quelque peu dépassé le temps qui vous était accordé.

Le grand chef Edward John: Oui.

Au moment d'aller de l'avant, l'un des éléments à prendre en considération tient à l'élaboration, au Canada, ou à tout le moins en Colombie-Britannique, d'un cadre qui rendra possible un règlement adéquat de la question territoriale et une réconciliation appropriée, et ce cadre devra s'inscrire dans un cadre plus vaste visant le bien-être social et économique des Canadiens.

J'ai récemment été invité par l'Organisation internationale du Travail à assister à la 9^e Réunion régionale européenne, où j'ai eu l'occasion d'entendre des dirigeants de tous les pays membres de l'Union européenne et de pays de l'Asie centrale, de même que des représentants du secteur du travail et des membres de l'industrie, aborder ces mêmes questions liées au bien-être économique de cette région du monde, et plus précisément des personnes qui l'habitent.

En ce qui concerne la Colombie-Britannique et le Canada, si vous examinez un quelconque indice démographique relatif au bien-être de la population, vous constaterez que les peuples des Premières Nations figurent toujours au bas de l'échelle.

Merci.

Le président: Merci, grand chef Edward John.

Nous allons maintenant entendre, par vidéoconférence depuis Vancouver, en Colombie-Britannique, M. Stephen Brown, président, Chamber of Shipping of British Columbia.

Allez-y, s'il vous plaît, monsieur Brown. Vous avez environ sept minutes.

M. Stephen Brown (président, Chamber of Shipping of British Columbia): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je m'adresse à vous en tant que représentant de l'industrie navale de la Colombie-Britannique, et, de toute évidence, cette industrie a un point de vue particulier sur la question de la diversification de l'économie canadienne et, plus particulièrement, du secteur des ressources naturelles, de même que sur les défis et les occasions que présente pour nous cette diversification.

En tant que président de la Chamber of Shipping of British Columbia, je représente plus de 180 membres du secteur naval, y compris une multitude de sociétés et d'agents maritimes de l'étranger, de ports, de pilotes de sociétés de remorqueurs et d'entreprises d'approvisionnement et de services. Tous ces intervenants ont leur propre point de vue, mais nous partageons l'opinion suivante: peu importe le rôle que nous jouons en collaboration avec nos collègues au sein de l'industrie navale partout dans le monde, si l'on nous demande de transporter des ressources du Canada, nous le ferons de façon sécuritaire. Notre bilan montre que, depuis longtemps, nous nous acquittons de nos responsabilités de manière sécuritaire, et nous continuerons à le faire.

Les membres de l'industrie navale ne peuvent pas porter de jugement quant aux marchandises qui peuvent être transportées et celles qui ne peuvent pas l'être. À tout le moins, nous tentons de ne pas porter de jugement à ce propos. Cependant, nous ne ménageons aucun effort, peu importe la marchandise que l'on nous demande de transporter. Nous agissons avec le plus grand soin, et nous perpétuerons une longue tradition de la Colombie-Britannique qui consiste à transporter toutes les marchandises, peu importe leur destination, en tenant compte des normes les plus élevées en vigueur dans le monde actuellement.

Les coûts de développement liés à la diversification des ressources du Canada soulèvent des préoccupations. Nous sommes très conscients de ce qui se passe en ce moment dans d'autres régions du monde, notamment les examens qui sont menés à propos de projets, par exemple les projets liés au GNL en Australie, ou les coûts élevés dont s'assortissent la diversification et l'exploitation des ressources provoquent beaucoup de tensions. À coup sûr, l'industrie navale veut contribuer à apaiser quelques-unes de ces tensions, car les possibilités qui s'offrent au Canada, et qui concernent la Colombie-Britannique, ne se représenteront probablement pas. Si nous n'agissons pas de la manière appropriée, et si le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les membres de l'industrie navale ne sont pas en phase les uns avec les autres au moment de faire ce qu'ils sont appelés à faire, nous échouons.

Il est très important que nous ne rations pas notre coup. Il est regrettable que l'industrie navale, qui s'occupe du transport des ressources canadiennes, ait été appelée à se joindre à la discussion d'une façon quelque peu négative. Comme la plupart des gens le savent, l'industrie navale prend en charge le transport de plus de 90 p. 100 des marchandises vendues dans le monde. Elle le fait de façon extrêmement discrète et très professionnelle.

Bien entendu, le fait d'être contestés ne nous gêne pas, mais la discussion concernant l'accès à l'Ouest à laquelle on nous demande de prendre part vise, dans une certaine mesure, à mon avis, à tenter d'embrouiller le débat sur la question de savoir si nous croyons ou non à l'exploitation des ressources. Si vous croyez que l'on ne doit pas exploiter les ressources, bien entendu, vous bloquerez l'accès à des pipelines et tenterez de jeter le discrédit sur l'industrie navale. Nous nous sommes plutôt habitués à cela au fil du temps.

Je pense que notre excellent bilan est éloquent. En ce qui concerne notre professionnalisme, et le caractère très sécuritaire de nos activités, notre bilan est beaucoup plus satisfaisant que ce que je pourrais vous en dire aujourd'hui. Pour cette raison, nous sommes d'avis que toute affirmation selon laquelle les déversements de pétrole sont inévitables dans le milieu marin de la Colombie-Britannique est injustifiée.

En outre, au moment de mener nos activités de façon novatrice en Colombie-Britannique, il est important de prendre conscience du fait que, contrairement à ce que l'on dit, notre voie maritime n'est pas achalandée. Selon les normes mondiales, le trafic maritime sur la côte Ouest du Canada est très faible, et nous pouvons assurément prendre en charge un trafic beaucoup plus élevé, et ce, en toute sécurité.

Les membres de l'industrie navale se réjouissent à l'idée de participer à la diversification du secteur énergétique canadien. Nous sommes absolument certains que notre industrie peut jouer un rôle positif au moment de mener à bien cette diversification.

Merci beaucoup.

• (1550)

Le président: Merci, monsieur Brown.

Nous allons maintenant passer aux questions et aux observations.

Je tiens simplement à rappeler aux membres que le sujet de la réunion d'aujourd'hui est la diversification dans le secteur de l'énergie, plus particulièrement la diversification des produits. Ainsi, j'aimerais que nos questions portent là-dessus. Tentons d'éviter les digressions.

Nous allons commencer le tour de sept minutes par M. Trost. Nous entendrons ensuite M. Julian et M. Garneau.

M. Brad Trost (Saskatoon—Humboldt, PCC): Merci, monsieur le président. Je suppose qu'un homme averti en vaut deux.

Un grand nombre de témoins nous ont parlé de pétrole, mais notre étude ne porte pas uniquement là-dessus, et je vous demande donc de m'excuser si je tente d'élargir un peu la discussion.

M. Brown a évoqué le GNL. Je suis intéressé à savoir si les gens possèdent une quelconque expertise en la matière, ou s'ils ont des commentaires à faire sur le potentiel que présente le GNL pour les exportations canadiennes et l'incidence qu'il aurait sur...

Monsieur Rubin, votre langage corporel m'amène à m'adresser d'abord à vous, et je vous demanderai d'aborder ma question sous l'angle économique. Quant à vous, grand chef John, j'aimerais que vous abordiez la question sous l'angle des répercussions sur votre communauté. M. Brown pourra prendre ensuite la parole.

Je vous demanderais de tenter de répondre brièvement de manière à ce que vos collègues disposent d'une minute ou deux.

Merci.

Le président: Allez-y, monsieur Rubin.

M. Jeff Rubin: Si vous le permettez, je vais vous fournir quelques renseignements de nature historique sur le GNL afin de mettre les choses en contexte.

Dans une autre vie, j'ai occupé la fonction d'économiste en chef au sein d'une maison de courtage qui était partie prenante d'une proposition visant à financer un terminal de GNL à Québec destiné à recevoir du gaz de Russie. Cela se passait il y a sept ou huit ans.

Toutefois, de la même façon que l'eau ne peut pas remonter jusqu'au sommet des montagnes, le gaz naturel ne va pas d'un endroit où sa valeur est de 11 \$ le million de pieds cubes à un autre où elle est de 4 \$ le million de pieds cubes. En d'autres termes, dans le secteur du gaz, la donne a complètement changé. Il y a sept ou huit ans, on croyait que l'Amérique du Nord allait importer du GNL, alors que, à présent, elle en exporte.

Pourquoi sommes-nous des exportateurs de GNL? Les écarts de prix dans le secteur du pétrole dont j'ai parlé plus tôt sont absolument dérisoires en comparaison avec les écarts de prix dans le secteur du gaz naturel. Cela tient au fait que, dans le secteur du pétrole, si vous avez accès à un océan, vous pouvez accéder à un marché mondial — vous pouvez transporter votre produit partout dans le monde. En revanche, le marché du gaz est un marché régional. Le GNL représente une très faible proportion du marché gazier.

Qu'est-ce qui a changé? Eh bien, en raison de la révolution du gaz de schiste, le gaz, qui valait auparavant 9 \$ le million de pieds cubes, ne vaut plus que 4 \$ le million de pieds cubes. Je vous ai dit plus tôt que j'avais assisté à la conférence Williston dans le Dakota du Nord. Eh bien, cette région n'est pas la seule où l'on trouve du gaz de schiste. On en trouve énormément dans la formation de Marcellus ou celle d'Eagle Ford. On en trouve également dans le bassin de Horn River.

Le prix du gaz est descendu à 4 \$. En apparence, il semble que cela crée d'énormes possibilités de porter en arbitrage des questions relatives à l'exportation. À Tokyo, le prix du gaz est de 13 ou 14 \$. Il s'agit de savoir si le gaz coûte réellement 4 \$ en Amérique du Nord. Il s'agit d'une question très intéressante. À la lumière du rendement financier de quelques-uns des plus importants producteurs de gaz de schiste, par exemple Chesapeake Energy — qui a presque invoqué le chapitre 11 l'an dernier —, on pourrait croire que la courbe de coût n'est pas avantageuse.

La question que je me pose, c'est celle de savoir si ces énormes écarts de prix vont persister. L'Amérique du Nord n'est pas le seul endroit où l'on trouve du gaz de schiste. Si l'on commence à utiliser ailleurs la technologie de la fracturation hydraulique, le prix du gaz risque de chuter là-bas de façon aussi spectaculaire qu'il a chuté en Amérique du Nord, et les possibilités d'arbitrage n'existeront plus.

• (1555)

M. Brad Trost: Merci beaucoup de ces commentaires.

Grand chef, pouvez-vous nous dire quel est l'avis de votre communauté à propos du GNL?

Le grand chef Edward John: De façon générale, le GNL prête moins à controverse. Il est contesté en raison de la manière dont il est produit et de la façon dont il est transporté vers les marchés, et les observations que j'ai formulées plus tôt s'appliquent à cela.

Quelques communautés des Premières Nations se penchent sérieusement sur ce qu'elles peuvent faire pour participer aux activités de cette industrie et pour faire en sorte qu'elles fonctionnent dans les régions de production. La pollution des eaux souterraines, l'utilisation de l'eau et le volume d'eau utilisés sont des questions très importantes pour les tribus du Nord de la Colombie-Britannique.

M. Brad Trost: Vous abordez la question sous l'angle de la production.

Le grand chef Edward John: Sous cet angle, dans les territoires où la ressource se trouve, ce qui importe, c'est la méthode de production, le volume d'eau utilisé et les répercussions sur les eaux souterraines dont dépendent les communautés.

M. Brad Trost: D'accord.

Monsieur Brown, lorsque vous nous avez parlé de votre industrie, vous avez mentionné le GNL, bien que de façon générale.

Sur le plan économique, est-ce que le GNL serait une bonne chose pour votre industrie? Bien sûr, le transport est un secteur d'envergure très internationale. Seriez-vous disposé à vous lancer dans le transport du GNL? Avez-vous des commentaires à faire sur des questions comme celles des mesures de sécurité à prendre pour transporter du GNL?

M. Stephen Brown: Tout d'abord, oui, bien entendu, comme je l'ai dit plus tôt, nous transporterons tout ce qui doit être transporté. La flotte mondiale des transporteurs de GNL connaît une expansion rapide. Elle compte à présent quelque 300 navires. D'ici 2015 ou 2016, il y en aura environ 400. Ainsi, à coup sûr, en 2018-2020 — période que nous envisageons actuellement —, nous aurons la capacité requise pour transporter des exportations de l'Ouest canadien.

Toutefois, il est très important que nous gardions présent à l'esprit ce qu'a dit M. Rubin, à savoir que la mise en oeuvre de ces projets dépendra, en définitive, du prix du GNL. À l'heure actuelle, sept projets sont annoncés dans le Nord de la Colombie-Britannique; il y en a cinq à Kitimat, deux autres qui sont plus assurés d'être lancés, et probablement deux autres à Prince Rupert, ce qui fait neuf projets

qui pourraient être lancés. Il est peu probable qu'ils le soient tous, mais quelques-uns d'entre eux le seront.

Comme M. Rubin l'a mentionné, la difficulté tient au fait que, dans le passé, le prix du GNL a été lié directement à celui du pétrole, et les pays qui consomment ce produit — le Japon en tête — s'efforcent de rompre ce lien. Ainsi, la possibilité que du GNL beaucoup moins cher soit produit aux États-Unis aura une incidence très directe sur la viabilité financière de ces projets dans l'avenir.

À coup sûr, il s'agit d'une chose que nous gardons présente à l'esprit. Notre gouvernement provincial table sur d'énormes recettes découlant d'exportations futures de GNL. Nous devons faire preuve d'une grande prudence à ce chapitre. Si l'on commence à évoquer l'imposition de taxes élevées sur les exportations de GNL, on verra les coûts de développement augmenter. De plus, bien sûr, il y a d'autres options.

À l'heure actuelle, ce que l'on constate, c'est que, en Australie, un grand projet, le projet Browse de Western Australia, a été mis en veilleuse. Il s'agit d'un projet de développement d'une valeur de 40 milliards de dollars. Pour le remplacer, on envisage de construire une usine de liquéfaction flottante, qui a été conçue par Shell. Je prévois que l'on fera face à un problème très semblable à Kitimat. Les coûts de développement... Comme Kitimat est relativement éloignée, le transport là-bas des biens et des personnes nécessaires pour construire et exploiter des terminaux constituera un important défi sur le plan logistique.

Le transport du GNL ne me pose aucun problème. On en transporte de manière extrêmement sécuritaire par voie maritime depuis près de 50 ans. Presque aucun incident n'est survenu. Les navires sont dotés d'une technologie très perfectionnée, et ils coûtent cher. Ils sont à la fine pointe de la technologie.

Ainsi, le transport du GNL ne nous pose aucun problème, même si je pense qu'il vaudrait la peine d'examiner les chiffres. L'an dernier, la demande mondiale de GNL était de 240 millions de tonnes. D'ici 2020, elle augmentera à 400 millions de tonnes. Il s'agit d'une occasion extraordinaire pour le Canada.

• (1600)

Le président: Merci, monsieur Brown et monsieur Trost.

Monsieur Julian, vous avez environ sept minutes.

M. Peter Julian (Burnaby—New Westminster, NPD): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci, monsieur Brown, monsieur Rubin et grand chef John. Nous vous sommes reconnaissants d'être ici aujourd'hui.

Je suis heureux de vous revoir, grand chef John.

Je m'adresserai d'abord à vous, vu que vous avez mentionné très expressément l'obligation du gouvernement fédéral en ce qui a trait au consentement préalable libre et éclairé des Premières Nations. Cette question, bien entendu, est liée à celle de la diversification des marchés, en raison de l'importance que revêtent les discussions avec les Premières Nations. Il est extrêmement important d'obtenir l'approbation du public pour ces projets proposés.

Compte tenu des modifications qui, par suite des deux derniers budgets fédéraux ont été apportées au processus de consultation du public et des membres des Premières Nations, j'aimerais que vous nous disiez si vous croyez que le gouvernement fédéral respecte d'une quelconque façon l'obligation que vous avez énoncée, ou si vous estimez que sa manière de procéder à l'égard des Premières Nations s'est dégradée.

Le grand chef Edward John: Merci, monsieur Julian.

Les membres de nos communautés ont l'impression que les normes ont été abaissées en ce qui concerne la protection de l'environnement, des pêches continentales et des ressources dont ils continuent de dépendre. Comme je l'ai mentionné, les membres de nos communautés — dont la plupart n'ont pas d'emploi ni de possibilité d'emploi — continuent de s'en remettre aux terres, aux mers et aux eaux pour nourrir leur famille. Au sein d'une économie traditionnelle, durant l'été, les gens pêchent du saumon et d'autres poissons et les entreposent en prévision de l'hiver afin de nourrir leur famille.

Dans bien des cas, le travail saisonnier peut représenter l'unique source de revenus d'une personne. Cette source peut également être l'aide sociale. Tout cela n'est pas très sûr. Ainsi, si l'on porte atteinte à nos droits et que l'on compare, par exemple, le bien-être procuré par les pêches avec le bien-être économique qui découle des pipelines, on fait des compromis.

Hélas, pour nos communautés, les répercussions sont négatives. Elles l'ont été, et nous l'avons constaté. On nous a promis des emplois, des occasions d'affaires et toutes sortes de choses. Hier, une tribu du territoire d'où je viens a annoncé qu'elle se retirait d'un projet d'expansion de mine d'une valeur de 450 millions de dollars puisque toutes les promesses qui lui avaient été faites se sont tout simplement dissipées.

Pour que l'on adhère à ces projets, on nous les présente comme des catalyseurs de possibilités, d'emplois et d'occasions d'affaires, mais cela ne se concrétise pas. Nous devons également nous accommoder des répercussions des projets en cours et des projets du passé qui se sont assortis d'énormes difficultés.

M. Peter Julian: Si le gouvernement fédéral a réduit l'importance accordée au respect de l'obligation de consentement préalable éclairé, est-ce que cela signifie que les changements apportés compromettent la possibilité que ces projets soient approuvés? Les Premières Nations ont à leur disposition un certain nombre d'outils qu'ils peuvent utiliser si le gouvernement fédéral ne respecte pas ses obligations.

Le grand chef Edward John: C'est un fait. Les Premières Nations font valoir leurs droits et le fait qu'ils sont reconnus et protégés par la Constitution, et elles déclarent que, si personne ne les protège, elles s'en chargeront. Comme vous avez pu le constater avec le mouvement « Idle No More », les gens se battent pour leurs droits. Bien souvent, les tribunaux tranchent en notre faveur. Pour le gouvernement, des obligations et des responsabilités juridiques découlent de la nature juridique des droits qui sont en jeu. Il a la responsabilité constitutionnelle de consulter nos communautés, de façon substantielle, selon moi, à propos de tout projet. Par exemple, quelques-uns des projets menés en Colombie-Britannique sont présentés comme s'ils revêtaient un intérêt national. À coup sûr, les droits de notre peuple doivent également présenter un intérêt national, et le règlement juste et équitable des différends devrait également revêtir un intérêt national.

M. Peter Julian: Merci beaucoup de votre réponse.

J'aimerais maintenant passer à M. Rubin, à une citation du dernier paragraphe de la lettre d'opinion que vous avez écrite en janvier 2013, monsieur. Vous parliez de Suncor et de son approche axée sur la valeur ajoutée à l'égard de la diversification des marchés.

Vous concluez ainsi:

Le reste de l'industrie des sables pétrolifères pourrait devoir s'inspirer de la stratégie de Suncor. Avant de précipiter les choses pour doubler la production des sables pétrolifères afin d'atteindre 3 millions de barils par jour — et d'envoyer des milliards de subventions énergétiques supplémentaires à des raffineurs américains

—, les investisseurs et l'économie canadienne pourraient être en meilleure posture si les producteurs apprenaient comment optimiser la valeur de ce qu'ils extraient déjà du sol.

J'aimerais que vous disiez quelque chose là-dessus et précisez votre pensée. Vous pourriez peut-être nous donner des indications très claires quant à la façon dont le gouvernement fédéral devrait aborder toute la question de la production de valeur ajoutée.

● (1605)

M. Jeff Rubin: C'est une question très intéressante, parce que, dans les deux semaines qui ont suivi la publication de ma lettre, Suncor a dit qu'elle abandonnait le projet d'usine de transformation Voyageur et allait absorber la réduction de valeur de 130 millions de dollars.

J'ai pris l'exemple de Suncor parce que c'est l'une des pétrolières les plus intégrées, par opposition à Canadian Natural Resources, par exemple, qui ne faisait que transporter du bitume brut. Les pétrolières intégrées peuvent produire du Western Canadian Select, parce qu'elles profitent de la marge de raffinage. Il se trouve que, dans le contexte des nouvelles exploitations dans le Bakken et dans le bassin de Williston, ce n'était plus viable économiquement pour Suncor, et, comme je le disais, dans les deux semaines qui ont suivi la publication de ma lettre d'opinion, l'entreprise a abandonné ce qui était probablement le plus important de ses projets de raffinage.

Permettez-moi de souligner le fait qu'on a beaucoup parlé de la construction de raffineries et du fait de profiter de l'énorme marge de craquage qui est possible au Canada parce que le coût de notre ressource brute, le bitume, est très avantageux pour nous. En fait, si le Western Canadian Select se vendait au prix du Mexican Maya, qui est un autre pétrole lourd, je peux vous garantir que personne ne parlerait de construire des raffineries ici. De façon générale, le raffinage offre de très faibles marges de profit et exige l'investissement de capitaux énormes.

Par contre, si on peut acheter la matière première à un prix inférieur de moitié au prix du pétrole sur le marché mondial, c'est très intéressant. Mais à part les raffineries du Midwest américain, personne ne peut le faire. Je pense que vous allez constater que, si nous obtenons un prix proche du prix du Brent, le débat concernant l'accroissement de la capacité de raffinage et la possibilité de profiter de la marge de craquage va se terminer promptement.

M. Peter Julian: Pour en revenir aux politiques du gouvernement fédéral, l'usine de transformation du Nord-Ouest existe grâce à une initiative stratégique particulière du gouvernement de l'Alberta.

Quelles sont les politiques que le gouvernement fédéral devrait envisager d'adopter pour encourager la production de valeur ajoutée et pour modifier l'économie du secteur?

M. Jeff Rubin: Avec tout le respect que je vous dois, je vous dirais que le rôle du gouvernement dans ce domaine est limité selon moi. Ce que nous devons obtenir, c'est l'accès aux prix du pétrole sur le marché mondial. Le problème, c'est qu'il faut construire un pipeline. Il faut payer des gens pour le faire. Il faut les payer, et il faut aussi verser de l'argent à la province de la Colombie-Britannique, parce que personne ne veut de ce pipeline. Sans celui-ci, je pense qu'on peut affirmer que nous pourrions transporter 600 000 barils par jour vers une raffinerie du Québec et une raffinerie du Nouveau-Brunswick, de façon à ne plus avoir à importer du pétrole vénézuélien. Je pense que c'est faisable, mais il va falloir que nous déployions des efforts beaucoup plus importants que cela si l'exploitation des sables bitumineux passe de 1,7 million à 4 millions de barils par jour. En fait, il faudrait deux ou trois Keystone XL pour arriver à une production de cet ordre.

Le président: Merci, monsieur Rubin. Merci, monsieur Julian.

Monsieur Garneau, vous avez huit minutes.

M. Marc Garneau (Westmount—Ville-Marie, Lib.): Merci beaucoup.

Merci à tous d'être venus témoigner aujourd'hui.

J'ai l'impression que les perspectives ne sont pas très bonnes pour ce qui est d'atteindre les eaux du Pacifique, pour les raisons que vous nous avez tous les deux données, chef John et monsieur Rubin. Essentiellement, nous avons suivi l'évolution des projets Northern Gateway et, plus récemment, Kinder Morgan.

Permettez-moi de vous poser une question tout à fait fondamentale. Y a-t-il une solution, si on adopte le bon ton, si d'autres solutions sont retenues? Je ne parle pas encore du transport ferroviaire; je parle d'une possibilité de construire un pipeline jusqu'aux eaux de la côte Ouest. À votre avis, serait-il possible de trouver une solution si tout le monde se réunissait pour en trouver une qui soit acceptable aux yeux des environnementalistes, des Premières Nations dont le territoire est traversé par le pipeline et dont les eaux territoriales le sont par les navires? Y a-t-il une solution possible, ou est-ce une cause perdue?

• (1610)

Le grand chef Edward John: Je tiens à vous dire dès le départ que l'expansion du projet Kinder Morgan et la proposition d'Enbridge n'ont pas l'appui des Premières Nations, ou devrais-je plutôt dire d'une partie importante des collectivités des Premières Nations, ni de certaines autres collectivités ni d'une bonne partie de la population de la Colombie-Britannique, pour la raison précise que M. Rubin a évoquée: qu'en retirerait la Colombie-Britannique, à part des coûts de nettoyage? Les risques sont perçus comme étant extrêmement grands. Les répercussions seront profondes, d'après ce que nous pouvons voir, et si on en juge d'après notre histoire, comme je le disais, on nous a fait toutes sortes de promesses, qui n'ont pas été tenues, et nous finissons toujours par subir les conséquences des projets des autres. Certaines de ces conséquences se font sentir encore aujourd'hui, et c'est un autre problème qu'il faudrait régler.

Je peux vous donner l'exemple de l'énergie liée à la construction du barrage Kenney de la société Alcan, de la destruction des cours d'eau en aval et en amont et de l'effet que cela a eu au cours des 50 ou 60 dernières années sur les collectivités et les stocks de saumon sauvage de la région, ainsi que sur l'esturgeon blanc dans la rivière Nechako. Ce problème doit être corrigé.

Les gens nous disent constamment qu'ils ont toutes sortes de bonnes choses à nous offrir, et nous n'en voyons jamais la couleur dans bien des cas. Par conséquent, tant qu'il n'y aura pas en place un processus acceptable aux yeux des Premières Nations et tant que nous n'aurons pas trouvé de solution au problème... Mais à l'heure actuelle, je ne vois pas grand-chose de ce genre. Là où je vois certaines possibilités, peut-être, c'est dans le cas des collectivités où il y a des projets liés au GNL, sur la côte Ouest surtout.

Il faut encore qu'on parle du tracé des pipelines, et il y a en ce moment sept ou neuf tracés proposés. Tous passent par des territoires appartenant aux Premières Nations. De quelle façon les Premières Nations de ces régions vont-elles participer à la gestion du corridor, à supposer qu'il y ait trois, quatre ou même peut-être jusqu'à neuf pipelines, ce que je ne m'attends pas à voir?

M. Marc Garneau: Monsieur Rubin.

M. Jeff Rubin: Soyons clairs: nous devrions éviter de faire du grand chef Edward John le seul responsable de l'entrave aux pipelines Trans Mountain de Kinder Morgan, parce que je connais

beaucoup de gens qui vivent dans le Lower Mainland, qui ne sont pas membres d'une Première Nation et qui sont tout à fait contre le projet, et il n'est pas difficile de comprendre pourquoi. Les gens ne veulent pas voir de super pétroliers passer en dessous du pont Lions Gate chaque jour. Ils ne veulent pas voir Vancouver devenir un grand terminal pétrolier, et, si on veut changer cette perception... Je suis économiste. Les prix sont ma religion. Il va falloir que de gros chèques soient signés, mais il y a beaucoup d'opposants à part le chef Edward John ici présent.

Je répète que oui, il y a peut-être un profit de 30 \$ le baril à réaliser à Fort McMurray, mais, à moins que le pétrole puisse être distribué en Colombie-Britannique, par exemple, ou acheminé vers des ports d'entrée pour être transporté vers Churchill, il va se poser un problème. C'est ce problème que nous avons sous les yeux, et il ne vient pas que des Premières Nations. Les gens du Lower Mainland sont tout à fait contre les pipelines. Écoutez ce que les politiciens de la Colombie-Britannique disent à ce sujet.

Il faut que nous prenions acte de la réalité.

M. Marc Garneau: D'accord, permettez-moi maintenant d'aborder la possibilité d'effectuer le transport par train. Vous en avez parlé. Vous dites qu'on n'en parle pas beaucoup pour l'instant.

M. Jeff Rubin: Je vais vous expliquer pourquoi j'ai dit ça. Je viens de faire une tournée nationale avec David Suzuki, et il n'en a pas parlé une seule fois. Je sais pourquoi. C'est parce que les gens ne pensent qu'aux pipelines.

Le même genre de problèmes de pipelines que dans le cas des sables bitumineux se pose dans le Bakken. En réalité, le pipeline Keystone XL permettrait d'acheminer environ 100 000 barils provenant du Bakken. Ce qu'on fait là-bas, c'est qu'on envoie le pétrole par train.

Ce n'est pas bon marché. Quel est le carburant utilisé dans les locomotives? Le trajet coûte 16 \$ le baril, mais, si l'écart est suffisamment grand entre le prix du WTI et celui du Brent, c'est un incitatif pour ce genre d'activité.

Je suis sûr qu'il y a en ce moment des gens en Alberta qui l'ont compris. Je ne suis pas le dossier, mais je m'aventurerais à dire que le volume de pétrole expédié par train à partir de l'Alberta suit la même tendance à la hausse qu'au Dakota du Nord. Un jour, des gens comme David Suzuki vont s'en rendre compte, et il va y avoir des environnementalistes opposés au transport ferroviaire.

C'est vrai qu'il n'y a pas eu de gros déversement de pétrole à partir de trains, parce qu'une très faible proportion du pétrole est transportée par train en Amérique du Nord, pour des motifs non pas environnementaux, mais plutôt économiques.

• (1615)

M. Marc Garneau: La question que je vais vous adresser concerne le transport. Évidemment, j'ai l'impression que l'industrie du transport saisirait volontiers l'occasion de transporter vers l'étranger tout ce qu'on acheminera vers la côte Ouest, que ce soit du dilbit, du bitume dilué, ou du GNL.

Vous avez affirmé — et je vous ai trouvé courageux de le faire — que des déversements de pétrole en milieu marin n'étaient pas inévitables. Pouvez-vous parler un peu de cela, s'il vous plaît?

M. Stephen Brown: Merci, monsieur Garneau.

La raison pour laquelle j'ai dit cela, c'est qu'il faut regarder les chiffres et comprendre ce qui se passe réellement en Colombie-Britannique en ce moment. Je vais répondre à votre question directement, mais je voudrais d'abord la mettre en contexte.

Le projet d'Enbridge connaît des difficultés. Dans le cas du projet de Kinder Morgan, aucune demande n'a été présentée jusqu'à maintenant, et il y a donc beaucoup de chemin à faire.

Il a été intéressant d'entendre, depuis une semaine environ, les commentaires de l'un des partis qui cherchent à se faire élire ici, en Colombie-Britannique. Les membres de ce parti ont tout à coup affirmé qu'ils sont contre le projet de Kinder Morgan, et cela leur a en fait causé beaucoup de problèmes. L'affirmation selon laquelle la plupart des habitants du Lower Mainland sont tout à fait contre le projet n'est donc pas exacte.

Actuellement, 3 p. 100 des navires qui circulent dans le port de Vancouver actuellement sont des pétroliers. Si le projet de Kinder Morgan devait aller de l'avant, cette proportion passerait à 15 p. 100. On ne peut donc pas dire que Vancouver va devenir un grand port pétrolier, puisqu'il va demeurer d'importance très mineure peu importe l'échelle de comparaison utilisée.

Il y a actuellement environ 12 500 pétroliers qui circulent dans le monde pour répondre aux besoins des gens, et cela, de façon très sécuritaire.

Le débat que nous tenons au sujet de la sûreté du transport par pétrolier est propre au Canada, à l'Ouest du Canada, en fait. Il n'y a aucun autre endroit dans le monde où on tient ce débat concernant la capacité de l'industrie maritime, et surtout du secteur du transport pétrolier, de mener ses activités en toute sécurité. Il n'y a tout simplement pas lieu de le faire.

Monsieur Garneau, avec tout le respect que je vous dois, on s'attaque à nous en particulier parce que les gens qui souhaitent freiner la croissance dans le secteur des sables bitumineux savent bien que le fait de diaboliser l'industrie maritime, et en particulier le secteur du transport par pétroliers, est une bonne façon d'y parvenir. Nous sommes pleinement conscients de la nature du débat.

Il n'y a qu'à jeter un coup d'oeil sur le secteur. Il suffit d'examiner sa fiche depuis l'incident de l'*Exxon Valdez* survenu en 1989, ainsi que les améliorations qui ont été apportées sur le plan de la sécurité et la réduction du nombre de déversements. Le nombre de déversements liés à des pétroliers survenus au cours de la dernière décennie dans le monde est tout à fait négligeable. C'est une fiche dont nous sommes maintenant très fiers.

Nous avons travaillé fort pour obtenir ces résultats positifs, notamment en améliorant les méthodes de construction des navires et celles que nous utilisons pour les faire entrer dans les ports et les en faire sortir. Il faudrait également se rappeler que les pétroliers qui circulent actuellement dans le port de Vancouver et ceux qu'on envisage d'y faire circuler ne sont pas des super pétroliers; ce sont des navires de taille moyenne, qui sont plus de deux fois plus petits que ce que nous appellerions un super pétrolier. Ce sont des pétroliers assez petits par rapport à ceux qui existent dans le monde, et ils sont très maniables.

Des pétroliers circulent dans le port de Vancouver depuis 60 ans, M. Garneau, et ce, sans incident. C'est pourquoi nous sommes tout à fait confiants par rapport aux améliorations que nous avons apportées aux mesures de sécurité et que nous continuons d'apporter, et aussi pourquoi nous sommes si favorables au groupe d'experts que le gouvernement fédéral a chargé récemment d'examiner les pratiques exemplaires de gestion des pétroliers et de préparation et d'intervention relativement aux déversements. C'est pourquoi nous appuyons pleinement cette initiative même si elle nous permet d'accroître de seulement 1 p. 100 l'efficacité des mesures de sécurité que nous appliquons en ce moment.

Le président: Merci, monsieur Brown, et merci, monsieur Garneau.

Nous passons maintenant à M. Allen, puis à Mme Crockatt et à M. Nicholls, chaque intervenant disposant de cinq minutes.

M. Mike Allen (Tobique—Mactaquac, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Merci à tous nos témoins d'être ici. Leur témoignage nous éclaire beaucoup.

Monsieur Brown, j'aimerais commencer par vous. Je suis un député du Nouveau-Brunswick, et on s'intéresse énormément dans ma province à un pipeline ouest-est vers la raffinerie Irving. L'acheminement du pétrole jusqu'à la mer permettra également la multiplication du nombre de navires circulant sur la côte Est.

Vous avez dit deux ou trois choses, et j'aimerais savoir ce que vous pensez de nos initiatives concernant l'inspection des pétroliers et d'autres choses, et savoir aussi comment cela se passe pour votre industrie.

Quels sont les indicateurs? Disposez-vous d'indicateurs montrant ce que chaque navire génère pour l'économie locale? J'ai tendance à croire que les inspections supplémentaires que nous demandons pour les pétroliers, ainsi que le pilotage et d'autres choses, pourraient avoir des retombées positives importantes pour l'économie locale.

Pouvez-vous dire quelque chose là-dessus?

• (1620)

M. Stephen Brown: Pour ce qui est d'abord du groupe d'experts sur les pétroliers, nous estimons que c'est une initiative très positive que le gouvernement fédéral a prise. Comme je le disais il y a un instant, même si on arrive à améliorer de 1 p. 100 seulement la fiche de notre industrie en matière de sécurité, utilisons le groupe d'experts sur les pétroliers pour le faire. Nous sommes très favorables à cette idée.

Pour ce qui est de la contribution à l'économie, c'est très difficile à évaluer. Si nous passons de 300 000 à 890 000 barils par jour, dans le cas du projet de Kinder Morgan, ce que cela entraînerait comme gain économique dans la région, c'est un chiffre difficile... Je ne peux pas vous donner ce chiffre.

Toutefois, le débat est-ouest que vous avez lancé est très intéressant. Le problème, lorsqu'il s'agit des facteurs économiques liés au transport du pétrole vers l'ouest, c'est bien entendu qu'il faut encore trouver un client. Il faut trouver un client si on transporte le pétrole vers l'Est. Le problème qui se pose, c'est que, d'après toutes les prévisions économiques, la majeure partie de l'accroissement de la consommation de pétrole ne se fera pas dans l'hémisphère occidental; il va se faire dans l'hémisphère oriental. Il faut transporter le pétrole vers l'est. Il faut l'envoyer en Asie. Le problème, c'est que les pipelines en question pourraient permettre d'atteindre la côte Est du Canada. À ce moment-là, le pétrole se trouverait dans le marché d'approvisionnement le plus distant des débouchés existants dans le monde.

L'Afrique occidentale, le Venezuela et le Moyen-Orient sont tous des marchés d'approvisionnement. L'Est du Canada serait très loin de la destination finale, et, vu le déclin de la consommation de pétrole en Europe et en Amérique du Nord, il faudrait se pencher très attentivement sur la question pour déterminer si l'établissement de ce lien dans l'Est du pays permettrait au Canada d'atteindre les objectifs qu'il vise.

M. Mike Allen: L'autre chose que vous avez dite dans votre témoignage concernait l'Australie et certains des domaines dans lesquels il faut prendre de l'avance.

Quel genre de suggestions avez-vous à formuler à la lumière de la situation en Australie? Dans quel genre de domaine le Canada doit-il se donner une longueur d'avance?

M. Stephen Brown: Je parlais du GNL, et plus de la moitié des projets d'exploitation liés au GNL en cours actuellement dans le monde sont menés en Australie. L'Australie devrait être le plus important fournisseur mondial de GNL d'ici 2020, autrement dit, d'ici la fin de la décennie. Elle va dépasser le Qatar d'ici 2020 sur le plan de l'approvisionnement en GNL.

Le problème auquel l'Australie fait face, c'est le coût énorme des projets qu'elle doit mener pour y arriver. Il y a là-bas une dizaine de projets de production de GNL différents, et le coût de ces projets, vu le coût de la main-d'oeuvre et des matériaux, est en train d'exploser. Ce dont on prend conscience en Australie — et c'est selon moi une chose que nous devrions prendre en considération par rapport aux projets dans le Nord de la Colombie-Britannique —, c'est que, au bout du compte, si les coûts liés à ces projets ne sont pas viables vu le prix qu'on peut obtenir pour le GNL à long terme, nous aurons peut-être à trouver une autre solution. Il y a un projet qui a été annulé la semaine dernière et rétabli en partie cette semaine, et, au lieu d'un projet d'exploitation côtier, il s'agit en fait d'une usine de liquéfaction.

L'un des grands projets en cours en Australie est fondé sur la construction de ce qui va devenir le plus important objet flottant du monde. Il s'agit d'une usine de liquéfaction du gaz naturel. Le projet s'appelle Prelude, et il a lieu en Australie occidentale. Shell va pomper le gaz vers une usine de liquéfaction flottante plutôt que de construire des installations sur la côte, parce que c'est ce que les facteurs économiques dictent. Les coûts de développement sont à peu près deux fois moins élevés que si on essayait de faire la même chose sur la côte plutôt que sur une plate-forme flottante.

Au Canada, il va falloir faire très attention de ne pas mettre la charrue devant les boeufs, parce qu'il y a des décisions de nature économique vraiment complexes à prendre.

Pour terminer, je dirais ce qui suit: rappelons-nous qu'aucune décision définitive n'a encore été prise en ce qui concerne les investissements dans les projets de GNL en Colombie-Britannique, parce que des décisions difficiles restent à prendre.

•(1625)

M. Mike Allen: Merci beaucoup.

Le président: Merci, monsieur Brown. Merci, monsieur Allen
Madame Crockatt, vous avez la parole pour un maximum de cinq minutes.

Mme Joan Crockatt (Calgary-Centre, PCC): Merci beaucoup.

Monsieur Brown, si cela ne vous dérange pas, j'aimerais continuer de parler des pétroliers sur la côte Ouest, parce que je pense qu'il y a beaucoup de Canadiens, beaucoup de gens de la Colombie-Britannique, qui ne savent pas que des pétroliers circulent sur la côte Ouest.

Nous avons entendu tout à l'heure le témoignage selon lequel 500 pétroliers arrivent au Nouveau-Brunswick et en repartent chaque année sans incident. Combien de pétroliers circulent dans le port de Vancouver chaque année sans incident? Pouvez-vous nous le dire?

M. Stephen Brown: Le chiffre varie d'une année à l'autre, mais il se situe entre 60 et 70 pétroliers par année.

Mme Joan Crockatt: Vous avez bien dit 60?

M. Stephen Brown: Oui, entre 60 et 70.

Mme Joan Crockatt: D'accord. Vous avez dit qu'il n'y a eu à peu près aucun accident en 10 ans. Est-ce que c'est ce que vous avez dit tout à l'heure?

M. Stephen Brown: À l'échelle mondiale et régionale, oui.

Mme Joan Crockatt: Je crois savoir que cela fait peut-être 25 ans qu'il n'y a pas eu de déversement à partir d'un pétrolier dans les eaux du Canada. Est-ce exact, à votre connaissance.

M. Stephen Brown: Je parle de la côte Ouest. Le projet de Kinder Morgan est en cours depuis les années 1950, et il n'y a eu aucun accident lié à la circulation de pétroliers dans les installations de Kinder Morgan pendant cette période. Le seul incident qui est survenu a eu lieu sur la terre ferme.

Mme Joan Crockatt: Merci.

Monsieur Rubin, je vais maintenant m'adresser à vous. J'aime bien votre façon pragmatique d'aborder les choses; elle est très directe, et aussi très divertissante.

Je suis d'accord avec vous — ou c'est vous qui êtes d'accord avec nous — pour dire que lorsqu'il s'agit de la diversification des marchés d'exportation, le problème consiste à acheminer le pétrole vers les marchés où il va se vendre à un prix élevé, pour que le Canada puisse être un décideur de prix plutôt qu'un preneur de prix. Êtes-vous d'accord?

M. Jeff Rubin: Oui, mais il n'est pas nécessaire que nous envoyions le pétrole en Chine; pas qu'il y ait quoi que ce soit de mal à le faire...

Mme Joan Crockatt: Oui...

M. Jeff Rubin: ... mais une fois qu'on a atteint un port, une fois qu'on a atteint la côte Ouest, on peut simplement l'envoyer...

Mme Joan Crockatt: On peut l'envoyer n'importe où.

M. Jeff Rubin: ... aux États-Unis. Les États-Unis importent 10 millions de barils par jour. Pourquoi importent-ils du pétrole en provenance de l'Arabie saoudite et du Venezuela. Oui, le Canada est plus loin de la Chine que d'autres pays, mais pourquoi ne pas accroître notre part du marché d'importation des États-Unis, parce que plutôt que d'importer du pétrole en provenance de l'Arabie saoudite...

Mme Joan Crockatt: Est-ce que je peux poser ma question?

M. Jeff Rubin: Comprenez-vous ce que je dis? Parce qu'il est vraiment important de comprendre...

Mme Joan Crockatt: Nous comprenons.

M. Jeff Rubin: Parce que je ne crois pas que vous compreniez qu'il s'agit de trouver des marchés différents.

Mme Joan Crockatt: Excusez-moi, est-ce que je peux poser la question?

M. Jeff Rubin: Il s'agit d'obtenir les bons prix.

Mme Joan Crockatt: Merci.

Vous avez dit que la donne avait changé complètement dans le secteur du gaz, le prix étant passé de 9 \$ à 4 \$. Je pense que c'est vous qui aviez prédit que le WTI grimperait à 225 \$...

M. Jeff Rubin: J'ai parlé de 100 \$ le baril lorsque d'autres disaient 50 \$, en passant.

Mme Joan Crockatt: Mais vous avez parlé d'une pointe à 225 \$, je crois, et le prix est de 91 \$ le baril en ce moment. Je me demandais...

M. Jeff Rubin: Non, il est de... Encore une fois, le problème...

Mme Joan Crockatt: Il s'agit du WTI.

M. Jeff Rubin: C'est ça, le problème. C'est le prix du Brent qu'il faut obtenir.

Mme Joan Crockatt: Oui, mais je ne faisais que comparer des pommes avec des pommes pour vous.

La question que je voulais poser, toutefois, c'est que, vu toutes les nouvelles découvertes... Vous avez parlé du Bakken, il y a aussi le bassin permien, la deuxième réserve découverte en importance, et le Delaware, par exemple. Selon vous, risquons-nous de perdre les débouchés pour le pétrole canadien issu des sables bitumineux en raison du pétrole de réservoir étanche et de ces nouvelles découvertes?

M. Jeff Rubin: J'imagine que la question que vous me posez est la suivante: est-ce que le pétrole issu de réservoirs étanches de formations de schiste des États-Unis, qui connaît une croissance rapide, va venir prendre la place du pétrole importé du Canada? Est-ce que c'est la question que vous me posez?

Mme Joan Crockatt: Oui. Risquons-nous de ne pas agir assez rapidement?

M. Jeff Rubin: Eh bien, ce que j'ai essayé de dire tout à l'heure et qui vous a évidemment passé six pieds au-dessus de la tête, c'est que les États-Unis en importent encore 10 millions de barils par jour, ce qui fait qu'il y a encore beaucoup de place pour l'accroissement de la production en Amérique, dans le Bakken et dans l'Eagle Ford, ainsi que dans toutes sortes d'autres formations de schiste. Mais si nous arrivons à acheminer le pétrole vers la côte, ce que nous allons pouvoir faire, c'est de remplacer le pétrole importé aux États-Unis à partir d'autres pays. Comprenez-vous ce que je dis?

Mme Joan Crockatt: Oui.

Ma question avait davantage trait au fait que nous sommes maintenant en concurrence sur le marché mondial du pétrole. Le prix du pétrole diminue. Le pétrole issu des sables bitumineux coûte cher. Vu les nouvelles découvertes, risquons-nous de perdre le marché si nous n'y acheminons pas notre pétrole rapidement?

• (1630)

M. Jeff Rubin: Madame Crockatt, vous dites que le prix du pétrole diminue. Savez-vous que le prix moyen du Brent était de 112 \$ l'an dernier? Savez-vous que c'est le prix le plus élevé que n'ait jamais atteint le baril de pétrole?

Mme Joan Crockatt: Nous savons que le pétrole nord-américain est...

M. Jeff Rubin: Savez-vous que...

Mme Joan Crockatt: ... en déclin.

M. Jeff Rubin: ... le prix de l'essence aux États-Unis est en moyenne de 3,50 \$ le gallon, ce qui est le prix le plus élevé jamais atteint, et pourtant vous dites que le prix du pétrole est en déclin? Eh bien, je vous accorde que le prix n'est pas de 200 \$, mais il augmente.

Mme Joan Crockatt: D'accord.

Je vais simplement passer à mes questions, dans ce cas, et je vais...

Le président: Désolé, madame Crockatt, votre temps est écoulé.

Mme Joan Crockatt: Oh.

Merci beaucoup.

Le président: Nous passons maintenant à M. Nicholls, pour un maximum de cinq minutes.

M. Jamie Nicholls (Vaudreuil-Soulanges, NPD): D'abord, j'aimerais dire à M. Brown que, selon un sondage Angus Reid mené en février 2013, 60 p. 100 des habitants du Lower Mainland ne souhaitent pas voir augmenter la circulation de pétroliers le long de la côte. Je le dis simplement pour corriger le compte rendu.

J'aimerais faire un zoom arrière pendant un instant, pour en quelque sorte nous sortir de la situation actuelle et envisager les choses à plus long terme et examiner l'idée de structurer notre économie pour l'avenir, non pas pour le cycle électoral des deux ou cinq prochaines années, mais plutôt pour les 50 prochaines années.

Le modèle de croissance économique continue est fondé sur l'hypothèse qu'il apporte du progrès ou du bonheur. Je pense que beaucoup de gens remettent cette idée en question. Nous formons le comité des ressources naturelles, et, pourtant, nous faisons trop souvent comme si les ressources étaient infinies, alors qu'elles ne le sont pas. Elles sont finies. Avec la diminution des réserves de pétrole, les prix vont augmenter. C'est un fait économique.

Plutôt que de prendre des décisions fondées sur le prix à court terme des biens, nous devrions envisager la structure à long terme en évitant de faire comme si les ressources ne s'épuiseront jamais. Il faut que nous trouvions un équilibre.

Monsieur Rubin, si nous envisageons les 50 prochaines années, devrions-nous nous dépêcher d'exporter nos ressources pétrolières le plus rapidement possible, ou devrions-nous plutôt ajouter de la valeur ici pour le long terme?

Êtes-vous d'accord pour dire que le fait de nous tourner vers l'exportation va essentiellement faire augmenter le rythme de production et donc le rythme d'utilisation de la ressource, contrairement à une démarche axée sur l'ajout de valeur au Canada, qui aurait pour effet de ralentir la production?

M. Jeff Rubin: Eh bien, ce que je pense importe peu, parce que ce sont les prix qui vont faire le gros du travail. Les sables bitumineux ne sont pas une nouvelle découverte. La seule chose qui est nouvelle, par rapport aux sables bitumineux, c'est qu'ils sont une source d'approvisionnement viable commercialement, en plus d'être la troisième réserve de pétrole en importance dans le monde selon l'AIE.

À 20 \$ le baril, on n'arriverait même pas à donner le pétrole. À 100 \$ le baril, par contre, c'est la troisième réserve de pétrole en importance dans le monde. L'Orinoco est la plus grande réserve de pétrole dans le monde. Il s'agit des sables bitumineux du Venezuela. Lorsque le pétrole se vendait 20 \$ le baril, le grand méchant Hugo Chavez offrait des redevances parmi les plus généreuses au monde, et personne ne voulait du pétrole qu'il offrait, parce que l'exploitation de la ressource n'était pas viable sur le plan économique,

Ce que j'essaie de dire, c'est que l'exploitation des sables bitumineux — et, en fait, de toute autre source d'hydrocarbures, que ce soit le Bakken ou les réserves situées en eaux profondes — sera toujours fonction du prix. Plus le prix est élevé, plus il y a de pétrole.

La notion de pics pétroliers est absurde du point de vue de l'approvisionnement, parce que, à 200 \$ le baril, nous pourrions produire six millions de barils à partir des sables bitumineux. La question est la suivante: est-ce que quelqu'un peut se permettre de brûler du pétrole à 200 \$ le baril? J'ai écrit deux livres dans lesquels j'ai remis l'idée en question: pouvons-nous même maintenir la croissance au rythme auquel nous sommes habitués — et même, madame Crockatt, à 200 \$, ou encore à 105 \$ le baril de Brent?

Je pense que la réponse à cette question, c'est que ce ne sont pas les gouvernements qui vont décider, et ce n'est certainement pas moi qui vais décider. Ce sont les prix qui vont déterminer le rythme de l'exploitation.

M. Jamie Nicholls: En ce qui concerne l'infrastructure qui entoure ce marché, nous parlions des pipelines et de l'idée de consultations publiques. Le public ne s'est pas fait à l'idée des pipelines, surtout du pipeline Keystone aux États-Unis et du pipeline Gateway dans le Nord. Si on jette un coup d'oeil sur les marchés, on constate que les entreprises utilisent de vieux outils de marketing. Ils ne parviennent pas à convaincre la population d'adopter le produit.

Greenpeace n'a jamais vraiment marché en Norvège. Il faut se demander pourquoi. En gros, la Norvège est une politique inclusive. La société envisage l'État d'un bon oeil là-bas.

L'adoption d'une démarche différente pour aborder la population n'aiderait-elle pas à bâtir ce marché au Canada?

• (1635)

M. Jeff Rubin: La situation de la Norvège est tout à fait différente. Je veux dire... le seul avantage que possède le Canada, et qui ne devrait jamais être sous-estimé, c'est que, dans la plupart des pays, on entretient cette idée curieuse selon laquelle les réserves d'hydrocarbures devraient appartenir à l'État. Je ne parle pas de l'Arabie saoudite ou du Venezuela; je parle du Mexique et de la Norvège. Le Canada et les États-Unis font exception à la règle.

La comparaison entre l'exploitation du pétrole dans l'Orinoco et l'exploitation des sables bitumineux explique en grande partie selon moi pourquoi le développement s'est fait beaucoup plus rapidement au Canada. Reste à savoir si nous allons continuer d'accepter ce modèle mais je pense que les gens ici oublient à quel point le régime réglementaire nord-américain est unique.

Si vous discutez avec des représentants de Shell ou d'Exxon... Je veux dire... Exxon a été exproprié dans l'Orinoco. Dans la plupart des pays, pour pouvoir accéder aux réserves d'hydrocarbures, il faut conclure un partenariat très désavantageux avec une pétrolière d'État.

Le président: Merci, messieurs Rubin et Nicholls.

Nous passons maintenant à M. Anderson; ce sera ensuite le tour de Mme Liu, puis de M. Calkins.

M. David Anderson (Cypress Hills—Grasslands, PCC): Merci, monsieur le président.

Monsieur Brown, j'aimerais discuter un peu avec vous. Dans l'un de nos documents d'information, on parle du fait que la Chamber of Shipping est particulièrement active dans le domaine de la gouvernance internationale de l'industrie maritime, de la prévention de la pollution et des interventions en cas de déversement d'hydrocarbures. J'aimerais que vous nous parliez un peu de votre rôle au chapitre de la prévention de la pollution. Nous avons déjà abordé le sujet, aujourd'hui, mais, si nous voulons diversifier nos marchés, il est évident que nous devons être sûrs que nous n'aurons pas de problèmes liés à la pollution.

Quel a été le rôle de la Chamber of Shipping au chapitre de la prévention de la pollution? Pourriez-vous nous en parler pendant quelques minutes et faire un lien avec les interventions en cas de déversement d'hydrocarbures?

M. Stephen Brown: Avec plaisir.

Pour commencer, c'est la Chamber of Shipping qui enregistre les ententes contractuelles de gestion des interventions en cas de pollution des navires à l'arrivée. Selon les lois du Canada, tout navire qui entre dans les eaux canadiennes doit s'engager à intervenir en cas de déversement, en cas d'incident. Nous sommes chargés de cet engagement. Nous nous en occupons au nom de la Western Canada Marine Response Corporation.

Il y a au Canada deux grandes organisations d'intervention nommées par Transports Canada, à savoir la Western Canada Marine Response Corporation et la Société d'intervention maritime, Est du Canada Ltée. Le fonctionnement de ces deux organisations est soumis aux lignes directrices de Transports Canada. C'est le ministère des Transports qui en assure la surveillance. C'est le ministère des Transports qui les soumet à une vérification, car elles doivent régulièrement faire des exercices d'entraînement. Le niveau de préparation aux interventions est défini par Transports Canada.

Je vais être franc. Ces deux ou trois dernières années, notre organisation a entamé des discussions avec Transports Canada pour chercher à savoir si, en fait, il était possible d'améliorer certaines des lignes directrices et de les faire aller plus loin. Nous espérons que nous pourrions le faire, grâce au travail d'un comité de trois personnes dirigé par le capitaine Gordon Houston. Le mandat de ce comité, comme vous le savez probablement, consiste à examiner sous toutes les coutures les activités de préparation et d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures. Si on a mis sur pied ce groupe d'experts, c'est que nous avons appuyé de toutes nos forces la volonté du gouvernement de s'assurer que rien ne serait épargné pour assurer le niveau voulu de préparation et d'intervention en cas de déversement.

À l'heure actuelle, au Canada, la capacité d'intervention obligatoire doit être suffisante pour des déversements de 10 000 tonnes. Nous estimons, bien sûr, qu'on pourrait revoir ce niveau. Nous voulons certainement nous assurer d'être aussi bien préparés que n'importe quel autre État du monde. Nous avons donc fait un examen minutieux de la situation en Alaska. Nous avons examiné de près la situation de nos amis, au sud, dans l'État de Washington. Je vais me rendre avec quelques collègues en Norvège, le mois prochain, pour examiner le système d'intervention de ce pays.

Voilà où nous en sommes pour le moment. La volonté est bien sûr réelle, car nous savons que le public est préoccupé; nous pensons certes que ces préoccupations ne sont toujours justifiées, mais nous devons respecter le public. Nous devons lui donner de nouveau l'assurance que, si jamais il se passe quelque chose — nous ne croyons pas qu'il se passera quoi que ce soit, mais advenant le cas —, nous serons bien préparés et nous aurons mis en place une capacité d'intervention plus que suffisante.

M. David Anderson: J'aimerais avoir un peu plus de temps pour fouiller davantage la question.

Chef John, j'aimerais discuter un peu avec vous.

Nous avons mené une étude sur le développement du secteur énergétique dans le Nord et nous avons également parlé du Cercle de feu, question à laquelle M. Gravelle porte un grand intérêt. Une des choses dont on entend souvent parler, c'est de la difficulté de s'assurer qu'il y aura un volet éducatif pour les Premières Nations, de façon qu'elles puissent vraiment profiter des occasions d'emploi qui leur sont offertes. J'aimerais que vous nous en parliez un peu.

Je sais que nous avons assez bien réussi, en Saskatchewan, de concert avec le conseil tribal de Meadow Lake, à offrir des emplois et des programmes d'éducation adaptés aux membres de cette nation. J'aimerais savoir à quel endroit vous vous situez dans ce spectre et si vous avez réussi à adapter le système d'enseignement aux possibilités d'emploi qui se présentent dans votre région. Mon fils se trouve en Colombie-Britannique, et je sais que de nombreuses possibilités d'études s'offrent aux jeunes, là-bas. J'aimerais savoir ce que vous avez fait ou ce que vous faites actuellement pour réussir à fournir des emplois, en particulier aux jeunes?

• (1640)

Le grand chef Edward John: Les tribus qui vivent le long de l'itinéraire proposé pour la construction de pipelines destinés gaz naturel liquéfié, dans le Nord, ont tenté de régler ce problème. Comme vous le savez, le gouvernement a décidé de verser des fonds pour la formation dans le cadre d'initiatives liées à un projet, mais il n'y a aucuns fonds ni aucune possibilité de formation en dehors de ces projets. Dans ce cas-ci, les tribus vivant le long de l'itinéraire proposé pour le pipeline ont mis en œuvre des programmes de formation et de perfectionnement dans l'espoir qu'il y ait des possibilités d'emploi. Les emplois ne sont pas encore offerts, mais ils seront prêts à les occuper.

Récemment, j'ai appris d'une gestionnaire de programme de Prince George que le financement a maintenant pris fin et qu'il n'y a aucun débouché. Cela fait plus d'un an qu'ils attendent que le gouvernement lance des initiatives. On m'a dit que les représentants du gouvernement leur avaient demandé une quinzaine de fois de revoir leurs propositions, mais ils n'ont encore entendu parler d'aucun projet. La gestionnaire dont je parle est une responsable de projet, c'est Diane Collins, de Prince George.

M. David Anderson: Il ne reste probablement presque plus de temps.

Le président: En effet. Votre temps est écoulé, monsieur Anderson.

M. David Anderson: Travaillez-vous par exemple avec des collègues communautaires également ou avec des établissements d'enseignement secondaire?

Le grand chef Edward John: Oui.

M. David Anderson: C'est davantage de niveau provincial, mais est-ce que cette avenue vous a permis d'obtenir certains résultats?

Le grand chef Edward John: Nous avons établi un réseau très complet avec les collèges et les universités de la Colombie-Britannique.

Le président: Merci, monsieur Anderson.

Madame Liu, vous avez droit à six minutes.

Mme Laurin Liu (Rivière-des-Mille-Îles, NPD): Merci du témoignage que vous avez livré aujourd'hui.

Grand chef Edward John, j'ai trouvé votre témoignage particulièrement puissant. Merci également d'avoir rappelé qu'un environnement et des rivières propres avaient déjà une valeur économique. C'est un fait important qui échappe souvent aux conservateurs.

Pour en revenir aux questions de mon collègue Peter Julian, pensez-vous que le gouvernement a manqué à son devoir relativement aux consultations touchant les projets de loi C-38 et C-45?

Le grand chef Edward John: Absolument. Ces projets de loi de mise en œuvre du budget contiennent de nombreuses propositions d'amendements législatifs qui, de l'avis de nos collectivités et de nos peuples, ont gravement miné les protections environnementales qui, nous le croyions, existaient. En conséquence, l'eau essentielle à notre vie, les poissons qui permettent à nos collectivités de vivre, le gibier qui assure la subsistance de nos peuples sont beaucoup plus menacés.

Je vais vous donner un très bon exemple. Il n'est peut-être pas lié directement à notre sujet, mais il s'agit de la nation Gitga'at et du *Queen of the North* qui a coulé près de Hartley Bay. Le *Queen of the North* laisse s'échapper du carburant, et personne n'a rien fait. Il a coulé dans un secteur maritime où le peuple Gitga'at a toujours pêché. Si quelqu'un pouvait convaincre cette nation qu'il prend la sécurité maritime au sérieux et prendre des mesures pour faire cesser ce déversement de carburant dans l'environnement, peut-être qu'il ferait des adeptes parmi les collectivités vivant le long de la côte.

Mme Laurin Liu: Vous avez parlé également d'autres projets qui représentent un risque inacceptable pour vos collectivités de même que pour nos rivières et nos forêts, et vous demandez que les investissements soient véritablement durables. Parlons donc, alors, de la diversification des parcs.

Pourriez-vous nous parler des projets que le gouvernement devrait soutenir, à votre avis?

Le grand chef Edward John: Il ne s'agit pas de projets en particulier; il s'agit plutôt de la manière dont les projets sont présentés et de la manière dont ils sont examinés. Nous avons toujours dit qu'il fallait nous assurer que nos collectivités participent aux évaluations environnementales. Nous avons besoin de savoir quelles sont les normes environnementales. Nous avons besoin de savoir comment ces normes seront appliquées à chacun des projets. Nous avons besoin de savoir au regard de quelles normes les projets sont examinés. Pour le moment, ces normes sont réduites. Nous avons décidé d'agir en affirmant que nous avons des responsabilités à l'égard de notre génération. Nous avons également une responsabilité à l'égard des générations futures.

J'ai entendu dire qu'il serait possible d'exploiter le gaz de schiste dans le Nord de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. On dit qu'il y a des réserves de gaz de schiste pour 100 ans. Cela représente trois générations. Mais qu'arrivera-t-il à la quatrième ou à la cinquième génération? Que feront nos descendants pour assurer leur subsistance, à ce moment-là? Comment pouvons-nous être sûrs que nous leur assurons une certaine protection? Une fois que les ressources seront épuisées, que se passera-t-il? À quelle vitesse allons-nous les exploiter, et qui en profitera? Quel sera le prix de tout cela? Est-ce qu'on réinvestira dans la terre? Qui va investir dans la terre pour assurer la santé de l'environnement? Comme je l'ai déjà dit, l'eau a une valeur économique. Les aliments dont nous avons besoin ont une valeur économique. Personne ne mesure cette valeur. On ne calcule que le coût du pétrole brut, du bitume ou du gaz naturel. Ces discussions sont souvent importantes, mais il y a aussi des choses dont nous, notre peuple, avons besoin et qui sont importantes pour notre collectivité. Et il y a eu ce déversement d'hydrocarbures.

En Colombie-Britannique, les collectivités des Premières Nations s'opposent par exemple au projet Northern Gateway, mais le regroupement des municipalités de la Colombie-Britannique a lui aussi adopté des résolutions et s'oppose à ce projet particulier. En outre, certaines des collectivités nordiques vivant le long du trajet proposé ont manifesté leur opposition à ce projet. Les collectivités côtières et les collectivités des Premières Nations ont besoin de la mer et de ses ressources pour survivre et nourrir leur famille, car la mer leur fournit des emplois et d'autres débouchés. L'industrie de la pêche est une industrie importante pour ces collectivités. Que doivent-elles faire lorsqu'un pétrolier s'est échoué?

• (1645)

Mme Laurin Liu: Merci. Bien dit.

J'aimerais passer à ma dernière question.

Monsieur Rubin, vous avez expliqué que les gouvernements devaient faciliter la transition en ce qui concerne l'augmentation du prix du pétrole. Seriez-vous en faveur de l'idée de mettre un prix sur le carbone?

M. Jeff Rubin: Un prix sur le carbone. Je crois qu'il est tout à fait inutile de mettre un prix sur le carbone. Comme je l'ai dit à M. Suzuki, pendant notre « expédition » au Canada, je préfère une récession mondiale à des milliers de protocoles de Kyoto.

Voyez-vous, je crois que nous n'allons même pas émettre la moitié du volume de carbone que le GIEC a estimé. Ce groupe s'est contenté d'extrapoler à partir de la consommation de charbon de la Chine, qui est d'environ 3,5 milliards de tonnes par année, en supposant que la croissance se poursuivra au même rythme que ces 10 dernières années. Mais, vous le constatez, le taux de croissance de la Chine n'est plus ce qu'il était, et ce ralentissement touche tous les pays. Ce qui stimule la croissance économique, c'est le pétrole et le charbon. Voilà les deux principales sources d'énergie dans l'économie mondiale. Quand l'économie mondiale cesse de croître, devinez ce qui se passe: on ne consomme plus autant de pétrole ni de charbon, ce qui veut dire que le volume des émissions faiblit. Je crois qu'il serait urgent de mettre un prix sur le carbone si l'économie mondiale continuait à croître au rythme où elle croissait ces 40 dernières années.

Mais j'ai fait valoir, en particulier dans mon dernier ouvrage, que ce n'est pas le cas. Ce qu'il est important de comprendre, quand on pense à la situation mondiale, c'est que les preuves sont accablantes. Je crois que le bon côté des choses, ici... Si j'ai décidé d'entreprendre un voyage avec David Suzuki, c'est qu'il est le seul à croire que la fin de la croissance est une éventualité optimiste. Mais il ne s'agit d'optimisme que si l'on pense aux répercussions de notre consommation d'hydrocarbures et à l'empreinte carbonique qui en découle.

Le président: Merci, madame Liu. Votre temps est écoulé.

Nous donnons la parole à M. Calkins, puis ce sera le tour de M. Gravelle.

M. Blaine Calkins (Wetaskiwin, PCC): Je ne sais pas quoi dire après cela, monsieur le président.

Monsieur Rubin, j'ai une question à vous poser.

Vous avez parlé plus tôt du transport ferroviaire. Cela m'intrigue beaucoup. Je représente une région de l'Alberta qui est en majeure partie agricole et où il y a également beaucoup d'activité forestière. Puisqu'il s'agit ici du comité des ressources naturelles, de manière générale, et, bien sûr, si nous allons nous tourner vers les chemins de fer pour transporter le pétrole ou le gaz naturel, je serais curieux de connaître votre avis d'économiste. J'espère que vous avez déjà pu

avoir de l'information sur le sujet. Si nous allons passer d'une production de 1,5 million de barils à l'objectif que nous envisageons et si nous n'arrivons pas à avoir accès à des pipelines, nécessaires, selon vous, si on veut obtenir un prix, la seule façon dont nous pourrions nous rendre à l'océan, c'est d'utiliser la voie ferrée.

Indépendamment des divers aspects relatifs aux prix dont vous avez parlé, je me demande si cela n'exercera pas trop de pression sur les autres marchandises que produit le Canada, et si les producteurs pourront faire concurrence au secteur pétrolier et gazier pour l'utilisation du système ferroviaire du pays. Avez-vous une opinion ou des faits à communiquer au comité?

• (1650)

M. Jeff Rubin: Eh bien, je crois que vous feriez bien de suivre très attentivement la situation dans le Dakota du Nord. On y produit 780 000 barils, et une toute petite partie seulement est transportée par pipelines. En fait, l'État mise sur le projet Keystone XL pour en transporter 100 000. Je crois que cet exemple devrait vous intéresser. Les producteurs font face aux mêmes problèmes que nos exploitants des sables bitumineux.

Si on peut transporter le gaz de schiste du gisement de Bakken par voie ferroviaire de Williston à une raffinerie située à Philadelphie, pourquoi ne pourrait-on pas utiliser le chemin de fer pour transporter le pétrole de Hardisty vers la côte Ouest? Je crois qu'en réalité ça va être l'option retenue.

Je souligne que, d'une certaine façon, du point de vue des environnementalistes, les pipelines ne sont pas orthodoxes alors que les chemins de fer le sont. Je ne suis pas sûr de comprendre. Je crois que c'est en raison du fait que les chemins de fer ont très peu été utilisés jusqu'ici. Je ne suis pas sûr que nous échapperons à l'oeil des environnementalistes si nous commençons à faire circuler trois ou quatre millions de barils par jour par chemin de fer en Amérique du Nord.

Mais Blaine, je vous conseille sérieusement de regarder du côté du Dakota du Nord. Pendant la conférence, des gens m'ont dit que ce sont les pétrolières qui achètent tout le matériel roulant. Ce n'est ni le CP, ni le CN. Étant donné l'engorgement dans les pipelines, ici, le chemin de fer va de toute évidence être l'option retenue.

M. Blaine Calkins: D'accord. Merci beaucoup.

J'aimerais aussi discuter avec vous des différences de prix. C'est un problème que la province de l'Alberta doit régler. Vous nous avez déjà présenté vos arguments. Il y a le prix du Brent, le prix mondial, et le prix de l'Amérique du Nord, et il y a une différence entre ces deux prix. Si le Canada veut améliorer son accès aux marchés, pensez-vous qu'il serait possible de fusionner ces deux prix pour arriver à ce qu'il n'y ait plus un double système de prix? Pensez-vous que cela soit un jour possible?

M. Jeff Rubin: Tout d'abord, Blaine, je dois signaler que le WTI n'est pas le prix pour l'Amérique du Nord.

M. Blaine Calkins: Non, je disais tout simplement que les prix sont différents.

M. Jeff Rubin: Si nous avions cet accès, si le projet Keystone XL aboutissait et que l'oléoduc se rendait jusqu'au golfe du Mexique, nous pourrions nous attendre à ce que la différence de prix entre le WTI et le Brent disparaisse, puisque, une fois le pétrole arrivé au golfe, on utilise le Light Louisiana Sweet, soit le prix du Brent plus un dollar. Cette différence finirait donc par disparaître, mais il nous faut encore parcourir 450 milles de plus, de Cushing jusqu'à la côte, et il faut aussi pouvoir se rendre jusqu'à Hardisty.

Je vous rappelle que, même si le projet Keystone XL est approuvé, nous parlons de plus ou moins 800 000 barils. Il nous faudrait trois projets du même type pour le genre de production dont les gens parlent, en Alberta. Pensez-vous que cela soit possible, quand on sait comment les gens réagissent, aux États-Unis, où on n'a pas réussi à faire approuver un seul projet Keystone XL?

M. Blaine Calkins: Tout dépend du gouvernement, je dirais, mais, dans le cas qui nous occupe, il faudra probablement attendre une autre élection.

Ma dernière question est liée à certains des témoignages qui nous ont été présentés. Certains témoins, le directeur de la Fédération du travail de l'Alberta, par exemple, ont soutenu que le gouvernement devait participer à l'établissement des exigences stratégiques touchant le raffinage avant l'exportation et à l'établissement de normes, par exemple, et qu'au lieu de tout simplement utiliser les pipelines pour transporter du bitume dilué, il devrait imposer ses exigences, par le truchement de lois ou par d'autres mécanismes, pour que ces pipelines servent à transporter des produits répondant à certaines normes.

Pensez-vous que les marchés acceptent ce degré d'ingérence?

M. Jeff Rubin: L'intention est bonne, mais je m'intéresse aux marchés.

Je crois que si les marges de craquage indiquent qu'il faut construire une raffinerie, eh bien, construisons une raffinerie. Mais si les marges de craquage disent qu'il ne faut pas construire de raffineries, alors, il ne faut pas le faire. Comme je l'ai dit, lors de mon dernier témoignage, si nous étions en mesure d'obtenir un prix proche du Brent, je crois que tout ce débat au sujet des raffineries deviendrait inutile, puisque les raffineries sont une façon d'obtenir le prix du Brent, par le truchement des marges de craquage, autrement dit, grâce à la marge entre le Western Canadian Select et l'essence ou le carburant diesel produit par les raffineries.

Je m'intéresse aux marchés. Je crois que ce sont les marchés qui décident. Les prix sont ma religion. Je crois que l'intention est bonne. Nous devrions profiter de la valeur ajoutée à la ressource. Je crois que nous devrions nous assurer de tirer la pleine valeur de ces 1,5 million de barils avant de commencer à creuser pour en produire 3 millions, mais je crois que c'est possible de le faire, sur le marché.

• (1655)

M. Blaine Calkins: C'est bon.

Le président: Nous donnons maintenant la parole à M. Gravelle; vous avez cinq minutes.

M. Claude Gravelle (Nickel Belt, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins de s'être présentés.

Chef John, dans un rapport récent, le rapport Macdonald-Laurier, on proposait deux scénarios très différents — un scénario optimiste et un scénario pessimiste — sur la direction que le pays prendra en ce qui concerne les ressources naturelles et la participation des Autochtones.

Quatre Premières Nations vivent dans ma circonscription — les Premières Nations Atikameksheng Anishnawbek, Waahnapiat, Nipissing, à Garden Village, et Mattagami — et le taux de chômage est très bas dans ces quatre Premières Nations, car elles sont entourées de ressources naturelles. Les sociétés qui mettent en valeur ces ressources naturelles les consultent, et tout fonctionne parfaitement bien.

Pourriez-vous m'en dire plus sur les bonnes et les mauvaises façons de négocier avec les Premières Nations?

Le grand chef Edward John: Je ne suis pas sûr qu'il y ait une bonne ou une mauvaise façon.

Ce qu'il est très important de comprendre, c'est la nature juridique sous-jacente des intérêts des Premières Nations — en Colombie-Britannique, cela concerne la question des droits des Autochtones, des titres dans le Nord-Est de la province, le Traité numéro 8 — et le fait que les intérêts de ces Premières Nations doivent être respectés. En ce qui concerne l'exploitation du gaz de schiste dans le Nord-Ouest de la Colombie-Britannique, il y a là-bas des tribus visées par le Traité numéro 8, et vous devriez discuter avec elles.

Au chapitre de l'énergie, le projet du Site C proposé fournirait en théorie l'électricité nécessaire à l'exploitation du gaz de schiste ou à la mise en valeur d'une autre source d'énergie. Il y aura des répercussions sur les gens.

Je crois que je résumerais en termes simples la situation de la manière suivante: si vous voulez venir chez moi, il vous suffit de frapper à la porte et de demander à entrer. Je ne vous refuserais certainement pas l'entrée, mais si vous voulez rester, vous devrez vous comporter comme il faut.

Je crois qu'il est très important que l'industrie adopte une approche axée sur le respect et non pas sur la condescendance. Il existe nombre de très bons exemples de cette approche. Je vous encouragerais à poursuivre dans cette voie.

Il y a des normes. Les Premières Nations vous diront qu'il faut se préoccuper des générations futures. Nous nous préoccuons des emplois. Nous allons faire tout notre possible de faire pour protéger nos intérêts. Nous avons tout autant besoin d'emplois et d'entreprises que quiconque. Je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas tirer profit des ressources qui se trouvent sur notre territoire et les mettre en valeur, comme le ferait quiconque se trouve dans notre situation.

Il y a dans certains cas des coentreprises ou des projets avec participation au capital social. Il y a aussi, dans certains cas, tout simplement, négociation d'ententes sur les répercussions et les avantages. De plus en plus d'ententes de ce genre sont conclues avec les Premières Nations.

Les normes dont j'ai parlé, la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, constituent un ensemble de normes important. J'aurais aimé parler du Pacte mondial des Nations Unies, selon lequel les entreprises du monde entier respecteraient la Déclaration et aideraient d'autres entreprises à intégrer des normes relatives aux droits de la personne à leurs politiques organisationnelles, à leurs politiques opérationnelles et à leur plans d'activités.

Je crois qu'il est important que ça soit fait et que nous envisagions cela, également, dans le cas qui nous occupe.

M. Claude Gravelle: Merci.

Dans certains cas — dans le cas du Cercle de feu et, j'en suis convaincu, dans le cas des pipelines en Colombie-Britannique —, ces sociétés vont parfois négocier avec les collectivités. Beaucoup de collectivités sont concernées, en particulier dans le cas du Cercle de feu. Une société négociera une entente avec une collectivité, et cette dernière, en vertu de l'entente, n'aura pas le droit de faire connaître aux autres collectivités la teneur de l'entente. Les sociétés montent les collectivités les unes contre les autres.

Pensez-vous que c'est une bonne façon de négocier?

Le grand chef Edward John: Le gouvernement agit toujours ainsi avec nous, et cela ne nous surprend plus. Nous trouvons des moyens de contourner le problème.

Les ententes de confidentialité, si importantes pour certains, sont parfois conclues à l'avantage de la Première Nation qui négocie, mais, dans la plupart des cas, il s'agit d'ententes privées. Si une Première Nation donnée est prête à communiquer cette information à une Première Nation voisine, je crois que dans la plupart des cas c'est ce qu'elle fera, mais elle viole peut-être l'esprit de l'entente qu'elle a signée avec la société. Je ne suis pas sûr que ce soit vraiment une bonne pratique, mais cela se fait constamment. J'ai entendu dire que, dans certains cas, une société va conclure une très bonne affaire avec une collectivité quelconque, mais une autre collectivité, plus petite et moins versée dans l'art de la négociation, ne fera peut-être pas une aussi bonne affaire.

C'est comme ça que ça se passe, et ça se passe constamment. Je ne crois pas que cela soit bien, personnellement.

• (1700)

Le président: Merci, monsieur Gravelle.

Nous donnons maintenant la parole à M. Allen, pour cinq minutes. Ce sera ensuite le tour de M. Calkins puis de M. Bevington.

M. Mike Allen: Merci, monsieur le président.

Grand chef John, j'aimerais vous poser deux ou trois questions.

J'ai pris connaissance du document d'information que vous nous avez remis avant la séance. Vous parlez d'un fonds d'action et de développement des Premières Nations et de la possibilité de mettre en oeuvre, au cours des 10 prochaines années, des projets de mise en valeur des ressources de 650 milliards de dollars et de leurs importants avantages.

Vous avez parlé il y a une minute des ententes sur les répercussions et les avantages. Vous dites entre autres choses: « En clair, les projets qui n'ont pas reçu l'assentiment des Premières Nations représentent un risque plus élevé pour les investisseurs, et de nombreuses entreprises le reconnaissent. » Vous dites également ceci: « Il y a maintenant des entreprises qui partagent les bénéfices et permettent une participation aux capitaux dans le cadre de leurs pratiques d'affaires. »

Pourriez-vous parler de ces pratiques exemplaires qu'utilisent ces sociétés pour arriver à travailler avec les Premières Nations?

Le grand chef Edward John: Il y a des sociétés du secteur de l'énergie et des sociétés du secteur des mines, mais, quoi qu'il en soit, la participation des Premières Nations est une pratique importante.

Comment mobilisez-vous les Premières Nations? Quelle forme prend la participation des Premières Nations à la mise en valeur des ressources qui se trouvent sur leur territoire, peu importe la nature de ces ressources? Il peut s'agir de ressources halieutiques, de mise en valeur du territoire, par exemple, ou d'autres types de projets de transformation liés à leurs territoires traditionnels respectifs.

Un des principaux obstacles qui se dressent habituellement sur la route des Premières Nations, c'est d'avoir accès au capital afin de pouvoir mettre un projet en oeuvre, et c'est un obstacle important. Nous avons accès à la ressource en vertu des droits que la loi nous a conférés. Mais nous sommes privés de l'accès à la mise en valeur de ces ressources. Nous avons proposé qu'en plus des fonds pour la formation et le perfectionnement continu, dont nous avons parlé plus tôt, et qui sont essentiels, le gouvernement envisage de créer un fonds qui servira à aider les Premières Nations à participer à la mise en oeuvre de divers projets.

On a créé un petit fonds, dans le cadre du Conseil national de développement économique des Autochtones — je le sais car j'ai été membre de ce Conseil pendant un certain temps —, mais ce fonds n'est pas très important si l'on pense à l'envergure des projets qui pourraient être mis en oeuvre dès aujourd'hui. Qu'il s'agisse de mines de potasse en Alberta, de l'exploitation du gaz naturel liquéfié sur la côte Ouest, de projets liés aux forêts ou aux pêches, sur la côte Ouest ou la côte Est, l'accès au capital est sans aucun doute un problème très important.

M. Mike Allen: Restons sur le sujet. Nous venons tout juste de terminer une étude sur la mise en valeur des ressources dans le Nord. Nous avons discuté, entre autres, lorsqu'il a été question d'infrastructure, du fait que nombre de sociétés ont compris que, si elles voulaient mettre ces ressources en valeur, elles devraient entre autres participer à la mise en place de l'infrastructure, qu'il s'agisse de routes, de chemins de fer, par exemple, et que ce ne serait pas nécessairement le gouvernement qui s'en chargerait. Dans certains cas, les sociétés qui remporteraient une partie de ces contrats seraient responsables d'une partie de l'infrastructure, d'une partie du capital investi.

J'ai constaté, parmi les débouchés liés au gaz naturel, qu'il y a eu au moins une entente entre une partie des Premières Nations et une société de pipelines. Pourriez-vous nous expliquer comment cela s'est passé?

Le grand chef Edward John: C'est un cas unique sur la côte Ouest; un certain nombre de tribus du Nord de la Colombie-Britannique, le long d'un corridor, ont collaboré avec les responsables d'un projet de gaz naturel liquéfié. L'arrangement a été constructif. Ça fonctionne. Je crois qu'il serait important d'étudier cet exemple particulier pour chercher à comprendre ce qui a fonctionné dans ce projet précis. Il y avait un certain nombre d'éléments mobiles, entre autres un fonds pour la formation. La société, de concert avec le gouvernement fédéral, a fourni une partie des ressources de formation pour que le projet se réalise. Comme je le disais plus tôt, depuis un an, le partenaire fédéral n'a pas versé de fonds, et on a beaucoup attendu; on s'inquiétait de savoir si le financement allait ou non se poursuivre dans l'avenir.

Je vais vous donner un autre exemple. Dans l'industrie forestière — et je connais très bien celle de la Colombie-Britannique —, dans les années 1970 et jusqu'au milieu des années 1980, c'était pratiquement la guerre dans les bois. On se battait pour les emplois, on essayait de créer des emplois et de protéger l'environnement qui assurait la subsistance des gens. Au fil du temps, les Premières Nations ont eu accès au bois d'oeuvre, et elles possèdent maintenant leurs propres scieries et leurs propres entrepreneurs, dans les collectivités, et les gens travaillent. Les conflits ont presque disparu aujourd'hui.

La bande de Lax Kw'alaams, par exemple, sur la côte Ouest, a maintenant un bureau à Beijing, et elle vend son bois et son bois d'oeuvre, de même que d'autres produits, en Chine. C'est la raison pour laquelle je me suis rendu en Chine, au cours des cinq ou six dernières années, pour parler à des gens d'affaires et des entreprises nationales, pour influencer sur le développement politique et nouer des relations constructives. Les chefs de la Colombie-Britannique ont élaboré ce qu'ils appellent la stratégie pour la Chine, lui ont donné leur appui et ont pris des résolutions pour l'approuver. Nous poursuivons le travail. Nous avons récemment discuté avec les chefs des Premières Nations visées par les traités numéro 6, 7 et 8, en Alberta, en cherchant une façon de combiner notre expertise et nos ressources respectives de manière à ce que les retombées sur nos peuples et nos collectivités soient plus importantes.

• (1705)

Le président: Merci, monsieur Allen.

Monsieur Calkins, c'est votre tour. Vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Blaine Calkins: Puisque, à titre de député, je représente les bandes d'Hobbema, dans la région visée par ces traités, je sais qu'elles possèdent une bonne expertise. Elles ont créé la Samson Oil and Gas, par exemple. Malheureusement, les réserves de ressources ne sont plus ce qu'elles étaient, mais je sais qu'elles ont de l'expertise.

Toutefois, une bande des Premières Nations qui vit en plein milieu du corridor qui relie Edmonton et Calgary, le long de la Route 2, affiche un taux de chômage vraiment alarmant malgré le fait qu'elle possède de l'expertise, alors que, dans les collectivités environnantes, le chômage frôle le 0 p. 100. Il y a certainement des problèmes qu'il faudrait régler.

J'aimerais maintenant m'adresser à M. Brown pour lui poser une question sur le volet international de ces choses.

Quand on parle de gouvernance et de sujets du même ordre, ce ne sont pas tous les navires ni tous les pétroliers du monde qui sont enregistrés au Canada. Il y a des protocoles internationaux et des principes de gouvernance internationale qui prévalent. Pourriez-vous expliquer aux membres du comité, si nous voulons diversifier nos produits et si nous allons expédier du gaz naturel liquide et du pétrole dans des pétroliers, à partir de la côte, beaucoup plus que nous ne le faisons déjà, dans quelle mesure le comité peut assurer au Parlement, lorsqu'il lui présentera son rapport, que les normes internationales et les principes de gouvernance sont respectés dans tous les aspects des expéditions, pendant que nous essayons de diversifier notre accès au marché?

M. Stephen Brown: Diable, nous pourrions passer le reste de la journée sur le sujet, mais je vais faire de mon mieux pour vous faire un résumé.

Essentiellement, l'Organisation maritime internationale, établie depuis les années 1950, est le gouvernement du transport maritime. Le Canada est un membre très actif. Au total, 170 États maritimes sont membres de l'Organisation maritime internationale, et c'est là que la majeure partie de la législation concernant les aspects de la sécurité du transport maritime tire ses origines. C'est à partir de là qu'ils sont intégrés dans le droit international.

Les décisions de l'Organisation maritime internationale — et comme je l'ai dit, le Canada est un membre très actif de l'organisation — finiront par être étudiées par le Parlement du Canada, et, si elles sont acceptées, elles seront intégrées dans la Loi sur la marine marchande. À partir de ce moment-là, elles deviennent des lois, alors, que ce soient des navires canadiens ou des navires immatriculés à l'étranger qui exercent des activités commerciales en eaux canadiennes, le respect des normes établies à l'échelle internationale devient obligatoire sur les eaux canadiennes.

Par ailleurs, il y a les sociétés de classification, qui se trouvent un niveau en dessous. C'est la Lloyd Register, la Det Norske Veritas, etc. Il y a environ une douzaine de sociétés de classification internationales. Elles surveilleront la conception et la construction d'un navire. Tout au long de la vie d'un navire, ces sociétés mènent régulièrement une inspection afin d'assurer leur conformité entière. Un manque de conformité entraînera le retrait des droits commerciaux liés au navire.

Vous descendez encore un peu, et chaque État du pavillon est également visé par des obligations semblables. Les normes auxquelles sont soumis tous les navires battant pavillon d'un État

donné — quel qu'il soit — sont les mêmes: ce sont les normes de l'Organisation maritime internationale auxquelles il faut se conformer.

Nous avons ensuite le contrôle des navires par l'État du port au Canada. Les inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port ciblent les navires qui arrivent en eaux canadiennes, selon le type de navire et la période écoulée depuis la dernière inspection. Si le navire présente des lacunes, Transports Canada est tout à fait en droit de détenir le navire. C'est exactement ce qu'ils font.

En ce qui concerne les navires, c'est la norme qui s'applique aux navires. Depuis l'incident de l'Exxon Valdez, les doubles coques sont devenues obligatoires. Il y a près d'une demi-douzaine de pétroliers dans le monde qui n'ont toujours pas de double coque. Ils ne sont pas autorisés à exercer des activités commerciales sur les eaux nord-américaines. Certains pays, comme l'Inde, le Pakistan et, je crois, Taïwan, leur permettent toujours de le faire. Ils autorisent toujours des pétroliers à coque simple à exercer des activités commerciales sur leurs eaux, mais ce sont les seuls.

Tout doit être à double coque. Tous les navires qui entrent au Canada feront l'objet d'un contrôle privé préalable avant d'être autorisés à transporter du pétrole pour une entreprise canadienne. Il existe une base de données mondiale sur les antécédents de tous les pétroliers. Toute personne qui aimerait affréter un pétrolier donné a un accès complet aux antécédents du navire. Si elle tombe sur un élément qui lui déplaît, elle peut laisser tomber et passer à un autre navire. C'est un système très transparent qui permet à toute personne voulant affréter un navire de consulter les antécédents d'un navire avant de décider de conclure un affrètement à temps.

Enfin, et ce n'est pas le point le moins important, en ce qui a trait à la gestion des navires qui entrent en eaux canadiennes, il y a des lignes directrices très strictes relatives aux pratiques de pilotage de remorqueurs d'escorte. L'ensemble des eaux côtières de la Colombie-Britannique sont visées par le pilotage obligatoire, et, dans le cas des pétroliers, il y a deux pilotes.

• (1710)

Le président: Merci.

M. Stephen Brown: Je ne suis pas sûr s'il s'agit d'un bon début. Nous pourrions poursuivre de manière pas mal...

M. Blaine Calkins: Je vous encourage à poursuivre, mais je crois que le président va m'interrompre.

Le président: Merci, monsieur Brown et monsieur Calkins.

Pour les dernières questions, nous avons M. Bevington, suivi de M. Garneau, puis de M. Anderson.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'être ici à titre de remplaçant. J'ai un peu d'expérience dans le domaine, vivant au nord des gisements de sables bitumineux et ayant déjà travaillé dans le domaine.

Monsieur Rubin, la question et votre déclaration concernant le fait que le marché est le facteur déterminant dans la question du pétrole lourd et du bitume sont intéressantes. Dans les années 1990, une grande partie de la transformation passait par l'ajout d'hydrogène, qui est un gaz naturel bon marché, et c'est ce qui stimulait le marché. En 2000, vous pouviez voir les grosses machines de cokéfaction le long de l'autoroute à Fort McMurray, car le prix du gaz naturel avait grimpé.

Nous nous trouvons maintenant dans une situation où le prix du gaz naturel est redescendu. La cokéfaction est un processus qui détruit un certain pourcentage du pétrole que vous avez. Essentiellement, le bitume contient de 76 à 78 p. 100 de l'hydrogène nécessaire pour le transformer en pétrole synthétique. En fait, c'est de pire en pire, car, plus les gisements de pétrole lourd sont profonds — et cela a été révélé par un professeur universitaire de Calgary lors d'un exposé qu'il nous a présenté il y a près de trois mois —, plus le pétrole est lourd et contient moins d'hydrogène.

Quant à la question d'un investissement stratégique dans un produit dont la valeur est en baisse et dont la transformation devient de plus en plus difficile, vous verrez peut-être ce phénomène se manifester dans les écarts de coût par rapport à d'autres pétroles lourds qui se trouvent partout dans le monde et qui contiennent plus d'hydrogène et nécessitent moins de cokéfaction.

Lorsque nous pensons à nos ressources en bitume et que nous nous demandons quoi faire avec notre bitume brut, nous croyons qu'il doit passer par une usine de valorisation. Si nous offrons la transformation, du pétrole synthétique peut donc être obtenu partout dans le monde. C'est un produit qui convient à toute raffinerie. C'est un produit qui fonctionne. Alors, stratégiquement, le fait que le Canada ne se lance pas dans l'industrie de la transformation signifie que notre produit — dont la valeur est en baisse — sera toujours un produit inférieur aux autres pétroles lourds et, certainement, à toutes les formes de pétrole de schiste et de pétrole classique. Comment allons-nous maintenir le produit sur le marché? Est-ce que ce sera toujours un produit d'appel? Notre capacité de vendre le pétrole et de le produire de manière satisfaisante sera-t-elle constamment déclassée?

• (1715)

M. Jeff Rubin: Je ne crois pas. Le produit extrait des sables bitumineux est tout aussi bon que le Maya mexicain, dont le prix au baril est de 4 \$ supérieur au WTI. La seule différence, c'est qu'il ne reste pas pris à Cushing, en Oklahoma. Alors, si vous pouvez atteindre le prix mondial du pétrole, je ne crois pas que nous devons nous inquiéter à l'égard de la transformation. Comme je l'ai dit, les marges de raffinage dans le monde sont plutôt serrées. C'est seulement lorsque vous obtenez une charge d'alimentation à prix énormément réduit, comme celle que les raffineries du Mid-Ouest américain reçoivent de Western Canadian Select...

J'estime que notre produit est vendable. Je crois qu'il est très vendable. Par contre — et je l'ai déjà dit —, le problème, c'est que lorsque vous comparez la structure de coûts des sables bitumineux au prix réduit de Western Canadian Select, vous avez une ressource problématique. Parlez à n'importe quelle entreprise sur le champ de pétrole de la capacité d'obtenir du financement aujourd'hui. L'attitude du marché financier envers les sables bitumineux n'est plus du tout ce qu'elle était il y a quatre ou cinq ans, à l'époque où j'étais économiste en chef de Marchés mondiaux CIBC. À l'époque, on disait « C'est l'avenir de l'approvisionnement en pétrole dans le monde. » À présent, on dit « C'est une ressource problématique, et les gens ont beaucoup de mal à faire de l'argent. » Je crois que le fait que Suncor ait mis fin au projet de l'usine de valorisation Voyageur en dit long sur la conjoncture économique actuelle.

Désolé, monsieur le président, mais j'ai un avion à prendre.

Joan, j'ai été enchanté de faire votre connaissance.

Le président: Monsieur Rubin, je vous remercie énormément d'être venu aujourd'hui.

Monsieur Bevington, il vous reste environ 30 secondes.

M. Dennis Bevington: D'accord. Comme je n'ai pas beaucoup participé aux discussions, je vais céder la parole à mes collègues, s'ils veulent poser des questions à M. John.

Le président: Ce sera une question très courte avec une courte réponse.

M. Jamie Nicholls: Oui, ma question s'adresse au grand chef.

Vous avez dit qu'il faut penser aux générations futures. Je crois que l'une des mesures qui n'a ni été prise ni été étudiée, c'est l'examen de nos services écosystémiques et de leur valeur. Je sais que les Premières Nations y accordent beaucoup d'importance parce qu'elles pensent aux générations à venir.

Cela devrait-il être également pris en compte, tous les avantages que nous tirons de nos cours d'eau, des écosystèmes côtiers et de l'environnement? Je crois que des économistes y ont accordé une valeur de 17 billions de dollars. Selon eux, l'ensemble de ces services valent 17 billions de dollars.

Seriez-vous d'accord avec eux?

Le président: Répondez simplement par oui ou non.

Le grand chef Edward John: J'ignore le processus utilisé pour déterminer la valeur, mais, une chose est sûre, les fondements culturels sont extrêmement importants à nos yeux. Nous envisageons notre relation avec la nature sous un angle particulier, compte tenu de notre culture. Je pourrais donner plus de détails, mais nous n'avons pas le temps.

Le président: Merci.

Monsieur Garneau, vous avez cinq minutes.

M. Marc Garneau: Monsieur le président, j'avais deux ou trois questions qui s'adressaient à M. Rubin. Il est parti, alors, je vais passer mon tour.

Le président: D'accord, allons à monsieur Anderson.

M. David Anderson: Merci, monsieur le président.

Monsieur Brown, j'aimerais vous poser une question. Nous avons un programme qui s'appelle « le programme national de surveillance aérienne ». Pouvez-vous nous en parler un peu? Est-il efficace? Est-il utile pour aider les gouvernements à surveiller ce qui se passe avec les pétroliers dans les zones extracôtières, ce qu'ils font et leurs destinations, ce genre de choses?

M. Stephen Brown: Oui, je dirais que c'est un programme très réussi, et, de fait, je ne suis pas certain si vous savez qu'on a fait appel à l'aide du programme lors de l'incident du Deepwater Horizon en 2011, car ce sont des ressources que les États-Unis n'avaient pas.

Alors, oui, le nombre d'heures de vol est limité, mais j'étais très heureux de voir, dans la récente annonce de l'examen des mesures d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, que le gouvernement doublera le nombre d'heures de vol prévues au programme aux fins d'amélioration de l'état de préparation à l'intervention et de la surveillance.

M. David Anderson: Merci beaucoup.

Grand chef, j'aimerais revenir à vous. Je crois que Blaine a parlé du développement commercial et que M. Allen l'a fait aussi. En ce qui a trait au développement commercial dans votre région, pouvez-vous nous dire ce que vous faites? Comment travaillez-vous avec les personnes qui sont déjà passées par là? Comment formez-vous les chefs d'entreprise dans votre région?

Je crois savoir que 5 milliards de dollars de contrats ont été conclus avec des entreprises autochtones, et il ne s'agit que de l'exploitation des sables bitumineux. Nous avons entendu parler d'immenses possibilités partout dans le Nord et dans diverses régions. Où allez-vous pour former ces gens qui deviendront vos vrais entrepreneurs, et comment le faites-vous?

• (1720)

Le grand chef Edward John: Je vais vous donner un exemple.

Nous travaillons de concert avec l'Université de la Colombie-Britannique, l'Université Simon Fraser et l'Université de Victoria. Je n'ai pas en main les renseignements précis concernant les 27 autres établissements d'enseignement postsecondaire de la Colombie-Britannique, mais, comme je l'ai dit, nous travaillons avec eux. À titre d'exemple, l'Université Simon Fraser offre un programme de développement d'entreprise qui s'adresse aux étudiants autochtones. Je préside un programme appelé Chinook à l'Université de la Colombie-Britannique et qui mise sur le développement de l'entrepreneuriat. Il s'adresse aux jeunes Autochtones. C'est un bon programme, et il en faut d'autres de ce genre. Nous avons tellement besoin de cette formation pour nous assurer que les gens de notre collectivité soient en mesure de tirer profit de ces possibilités.

M. David Anderson: Avez-vous un modèle d'entreprise préféré? Pour ma part, mes parents faisaient partie d'une coopérative de machinerie durant mon enfance à la ferme. Songez-vous à créer des coopératives? Songez-vous à créer des sociétés, des structures communautaires?

Le grand chef Edward John: Il y a de la diversité. En ce qui concerne les coopératives, j'ai grandi au sein d'une famille qui dépendait de l'industrie du trappage. Mon père et les gens de ma collectivité dépendaient énormément d'elle. Il n'existait pas vraiment de modèle d'entreprise. Tous les jours, nous étions dehors et nous vendions notre produit au gérant de la Baie d'Hudson à des prix extraordinairement bas.

M. David Anderson: Je suis agriculteur.

Le grand chef Edward John: Nous avons mis le pied dans le monde des affaires, et nous avons mis sur pied des sociétés et des entreprises qui permettent aux gens de notre collectivité de faire affaire avec d'autres entreprises et avec les gouvernements.

L'un des éléments clés sur lesquels des questions générales m'ont été posées plus tôt — et je veux en parler — est la première recommandation figurant dans le long document que j'ai fourni. La Cour suprême du Canada a parlé du fait que les gouvernements doivent mener des consultations auprès des Premières Nations au moment de la planification stratégique lorsqu'ils examinent les mesures à prendre et la base de ressources, au lieu de le faire au stade opérationnel, lorsqu'une personne souhaite, par exemple, obtenir la permission de procéder à des coupes ou de construire une route. Vous ne faites pas nécessairement participer les Premières Nations. Il faudra le faire, mais au niveau stratégique.

Les Haïdas, par exemple, ont élaboré des plans stratégiques, tout comme les Tlingit et les Kaska qui vivent dans le nord de la Colombie-Britannique. C'est un document important qui permet aux Premières Nations de prendre des décisions relativement à un projet donné. Il aide ces collectivités à prendre ses décisions de façon assez organisée et rapide. Encouragez le gouvernement à appuyer ce genre d'initiatives.

M. David Anderson: Des questions comme l'éducation et l'emploi feraient partie du plan.

Le grand chef Edward John: Oui, ils y seraient intégrés, en plus de l'information sur l'assise territoriale et sur ce qu'elle renferme.

M. David Anderson: Merci.

Le président: Est-ce qu'un autre membre du Parti conservateur aimerait poser des questions, ou avons-nous terminé?

Mme Laurin Liu: Si les conservateurs ne veulent pas utiliser leur intervention, nous avons cinq autres minutes.

Le président: Bien sûr. Allez-y.

Mme Laurin Liu: Fantastique. Tout un cadeau. Merci.

Grand chef, dans le document que vous avez présenté, à la section sur les recommandations relatives à la réforme des évaluations environnementales, à la recommandation C, vous dites que le gouvernement devrait « examiner les projets actuels préoccupants non encore résolus aux yeux des Premières Nations ». Vous donnez l'exemple du projet minier Prosperity.

Y a-t-il d'autres projets préoccupants que vous aimeriez nous signaler?

Le grand chef Edward John: L'industrie minière de la Colombie-Britannique est une très grande industrie qui offre des possibilités. Les Premières Nations vivant dans différentes parties de la province ont été en mesure de tirer avantage de ces possibilités. Dans d'autres cas, elles se sont directement opposées à des projets en raison des répercussions probables de leur mise en œuvre, et le projet de Taseko en est un. Le projet visant le lac Amazay, situé dans le nord du territoire où je vis, a également échoué.

Si les intérêts des Premières Nations sont pris en compte et qu'elles participent au processus, la probabilité que le projet aille de l'avant augmente.

J'ai parlé aux Wet'suwet'en qui vivent à Burns Lake, dans l'ouest du territoire où je vis. Ils ont récemment renoncé à un projet d'expansion de l'exploitation minière, car, durant plus d'un an, ils n'avaient pas réussi à s'entendre avec la société minière. Les questions des emplois, de la formation et des possibilités étaient exclues des négociations. Oui, hier ou avant-hier, ils ont publié un communiqué qui indiquait qu'ils se retiraient du projet et qu'ils ne l'appuieraient pas.

• (1725)

Mme Laurin Liu: Parfait. À mon avis, des évaluations environnementales robustes sont judicieuses sur le plan économique.

Vous avez mentionné l'importance de faire participer les collectivités des Premières Nations au niveau stratégique. Nous savons qu'il y a également divers niveaux d'évaluation environnementale, qui vont de la présélection à l'évaluation environnementale stratégique.

À ce chapitre, quelle importance accordez-vous aux évaluations environnementales stratégiques?

Le grand chef Edward John: Je dirais qu'elles font partie des plans stratégiques que les Premières Nations élaborent pour elles-mêmes pour qu'elles puissent avoir en main ces documents fondamentaux leur permettant de préparer leurs propres propositions et d'étudier celles des autres, pour qu'elles puissent connaître les renseignements de base propres à leurs territoires respectifs, pour qu'elles puissent prendre des décisions éclairées et pour qu'elles puissent se dire qu'elles peuvent appuyer un projet donné en sachant que des effets cumulatifs y ont été intégrés. Il importe que les collectivités soient au courant des effets.

Pour l'instant, comme les traités ne sont pas encore achevés, j'encourage fortement l'adoption de ces plans stratégiques de base. De plus, j'encouragerais fortement le comité à examiner la façon dont il voudrait appuyer ce concept qui, comme je l'ai dit, permet aux Premières Nations d'être en mesure d'étudier pleinement toutes les initiatives de développement proposées, d'y réagir et de prendre les décisions nécessaires à cet égard.

Mme Laurin Liu: Merci.

Je crois que mon temps est écoulé.

Le président: Merci beaucoup.

J'aimerais remercier les témoins.

Monsieur Rubin, grand chef, monsieur Brown, merci beaucoup de votre aide. Vos interventions sont effectivement très utiles.

La séance est levée.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante : <http://www.parl.gc.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address: <http://www.parl.gc.ca>