SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

Proceedings of the Standing Senate Committee on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, May 3, 2016
Wednesday, May 4, 2016
Tuesday, May 10, 2016
Wednesday, May 11, 2016
Tuesday, May 17, 2016
Wednesday, May 18, 2016

Issue No. 3

Sixth, seventh, eighth, ninth, tenth and eleventh meetings:
Study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada

Second meeting:
Study on the regulatory and technical issues related to the deployment of connected and automated vehicles

Second meeting:
Study on emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters

APPEARING:
The Honourable Amarjeet Sohi, P.C., M.P., Minister of Infrastructure and Communities

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 3 mai 2016
Le mercredi 4 mai 2016
Le mardi 10 mai 2016
Le mercredi 11 mai 2016
Le mardi 17 mai 2016
Le mercredi 18 mai 2016

Fascicule nº 3

Sixième, septième, huitième, neuvième, dixième et onzième réunions :
Étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada

Deuxième réunion :
Étude sur les questions techniques et réglementaires liées à l'arrivée des véhicules branchés et automatisés

Deuxième réunion :
Étude sur les nouvelles questions liées à son mandat et les lettres de mandats ministériels

COMPARAÎT :
L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

52532-52546-52574-52588-52605-52620

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Andreychuk	* Harder, P.C. (or Bellemare)
Boisvenu	Manning
* Carignan, P.C. (or Martin)	Mercer
Doyle	Plett
Eggleton, P.C.	Runciman
Greene	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Andreychuk replaced the Honourable Senator Unger (*May 17, 2016*).

The Honourable Senator Manning replaced the Honourable Senator Black (*May 17, 2016*).

The Honourable Senator Unger replaced the Honourable Senator Ngo (*May 17, 2016*).

The Honourable Senator Ngo replaced the Honourable Senator Unger (*May 16, 2016*).

The Honourable Senator Black replaced the Honourable Senator Tannas (*April 21, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk	* Harder, C.P. (ou Bellemare)
Boisvenu	Manning
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Mercer
Doyle	Plett
Eggleton, C.P.	Runciman
Greene	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Andreychuk a remplacé l'honorable sénatrice Unger (*le 17 mai 2016*).

L'honorable sénateur Manning a remplacé l'honorable sénateur Black (*le 17 mai 2016*).

L'honorable sénatrice Unger a remplacé l'honorable sénateur Ngo (*le 17 mai 2016*).

L'honorable sénateur Ngo a remplacé l'honorable sénatrice Unger (*le 16 mai 2016*).

L'honorable sénateur Black a remplacé l'honorable sénateur Tannas (*le 21 avril 2016*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 3, 2016
(10)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Runciman and Unger (9).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Silvina Danesi, Procedural Clerk, Senate Committees Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

Canadian Energy Pipeline Association:

Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer.

Mr. Bloomer made a statement and answered questions.

At 10:23 a.m., pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its examination of the regulatory and technical issues related to the deployment of connected and automated vehicles. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

The Honourable Senator Dawson, Chair of the Subcommittee on Agenda and Procedure, reported that the subcommittee has designated the Honourable Senator Michael MacDonald to be on official business from March 30 to April 1, 2016 while attending the National Data and Privacy Governance Congress in Calgary, Alberta pursuant to the *Senators Attendance Policy*.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 3 mai 2016
(10)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Runciman et Unger (9).

Également présents : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Silvina Danesi, greffière à la procédure, Direction des comités du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Association canadienne de pipelines d'énergie :

Chris Bloomer, président et chef de direction.

M. Bloomer fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 23, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude des questions techniques et réglementaires liées à l'arrivée des véhicules branchés et automatisés. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

L'honorable sénateur Dawson, président du Sous-comité du programme et de la procédure, signale que le sous-comité a désigné l'honorable sénateur Michael MacDonald pour remplir un engagement officiel du 30 mars au 1er avril 2016 alors qu'il assistait au National Data and Privacy Governance Congress à Calgary, en Alberta, conformément à la *Politique relative à la présence des sénateurs*.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, May 4, 2016
(11)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., MacDonald, Mercer, Runciman and Unger (9).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Railway Association of Canada:

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer.

Canadian Pacific Railway:

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs.

Mr. Wilson and Mr. Bourque made statements and answered questions.

At 7:42 p.m., the committee suspended.

At 7:55 p.m., the committee resumed.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, January 28, 2016, the committee continued it study on emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters.

APPEARING:

The Honourable Amarjeet Sohi, P.C., M.P., Minister of Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Infrastructure Canada:

Jean-François Tremblay, Deputy Minister;

Jeff Moore, Assistant Deputy Minister, Policy and Communications.

OTTAWA, le mercredi 4 mai 2016
(11)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., MacDonald, Mercer, Runciman et Unger (9).

Également présent : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association des chemins de fer du Canada :

Michael Bourque, président-directeur général.

Chemin de fer Canadien Pacifique :

Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et réglementation.

M. Wilson et M. Bourque font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 19 h 42, la séance est suspendue.

À 19 h 55, la séance reprend.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 28 janvier 2016, le comité poursuit son étude sur les nouvelles questions liées à son mandat et les lettres de mandats ministériels.

COMPARAÎT :

L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député et ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Infrastructure Canada :

Jean-François Tremblay, sous-ministre;

Jeff Moore, sous-ministre adjoint, Politiques et communications.

The Minister made a statement and, together with Mr. Tremblay, answered questions.

At 8:11 p.m., the deputy chair, the Honourable Senator MacDonald, took the chair.

At 8:54 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Le ministre fait une déclaration puis, avec M. Tremblay, répond aux questions.

À 20 h 11, le vice-président, l'honorable sénateur MacDonald, assume la présidence.

À 20 h 54, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Daniel Charbonneau

Clerk of the Committee

OTTAWA, Tuesday, May 10, 2016
(12)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Runciman and Unger (9).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

Canadian Association of Petroleum Producers:

Alex Ferguson, Vice President, Policy and Performance.

Mr. Ferguson made a statement and answered questions.

At 10:38 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mardi 10 mai 2016
(12)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Runciman et Unger (9).

Également présent : Jed Chong, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Association canadienne des producteurs pétroliers :

Alex Ferguson, vice-président, Politiques et rendement.

M. Ferguson fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 38, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier suppléant du comité,

Kevin Pittman

Acting clerk of the Committee

OTTAWA, Wednesday, May 11, 2016
(13)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Michael MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Runciman and Unger (9).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Canadian Environmental Law Association:

Theresa McClenaghan, Executive Director and Counsel.

As an individual:

Bruce Campbell, Visiting Fellow, Faculty of Law, University of Ottawa.

Ms. McClenaghan made an opening statement and answered questions.

At 8:03 p.m., the committee suspended.

At 8:07 p.m., the committee resumed.

Mr. Campbell made an opening statement and answered questions.

At 8:54 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mercredi 11 mai 2016
(13)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 19 heures, dans la pièce 2 de l'Édifice Victoria sous la présidence de l'honorable Michael MacDonald (vice-*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Runciman et Unger (9).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n^{o} 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association canadienne du droit de l'environnement :

Theresa McClenaghan, directrice générale et conseillère juridique.

À titre personnel :

Bruce Campbell, professeur invité, Faculté de droit, Université d'Ottawa.

Mme McClenaghan fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 3, la séance est suspendue.

À 20 h 7, la séance reprend.

M. Campbell fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 h 54, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, May 17, 2016
(14)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Ngo and Runciman (8).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Office of the Auditor General of Canada:

Julie Gelfand, Commissioner of the Environment and Sustainable Development; and

Kimberley Leach, Principal.

Ms. Gelfand made an opening statement and, along with Ms. Leach, answered questions.

At 10 a.m., pursuant to rule 12-16(1)(d) of the *Rules of the Senate*, the committee moved in camera to consider a draft agenda (future business).

The committee considered a draft agenda.

At 10:08 a.m., public proceedings resumed and the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

WITNESS:

Teamsters Canada:

Phil Benson, lobbyist.

Mr. Benson made an opening statement and answered questions.

At 11:01 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mardi 17 mai 2016
(14)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'Édifice Victoria sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Ngo et Runciman (8).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Bureau du vérificateur général du Canada :

Julie Gelfand, commissaire à l'environnement et au développement durable;

Kimberley Leach, directrice principale.

Mme Gelfand fait une déclaration et, avec Mme Leach, répond aux questions.

À 10 h, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité poursuit ses travaux à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Le comité étudie un projet d'ordre du jour.

À 10 h 8, la séance publique reprend sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

TÉMOIN :

Teamsters Canada :

Phil Benson, lobbyiste.

M. Benson fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 1, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, May 18, 2016
(15)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Andreychuk, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Manning and Runciman (9).

In attendance: Jed Chong, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

Safe Rail Communities:

Eleni Helen Vassilakos, co-founder (by video conference); and

Patricia Yeun Yee Lai, co-founder (by video conference).

Ms. Vassilakos made an opening statement and, along with Ms. Lai, answered questions.

At 7:40 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mercredi 18 mai 2016
(15)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 19 heures, dans la pièce 2 de l'Édifice Victoria sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Andreychuk, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Manning et Runciman (9).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Safe Rail Communities :

Eleni Helen Vassilakos, cofondatrice (par vidéoconférence);

Patricia Yeun Yee Lai, cofondatrice (par vidéoconférence).

Mme Vassilakos fait une déclaration et, avec Mme Lai, répond aux questions.

À 19 h 40, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Daniel Charbonneau

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 3, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met at 9:30 a.m. today, to continue its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

[*Translation*]

Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications open.

[*English*]

Today, the committee is continuing the review for the development of a strategy to facilitate the transportation of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

[*Translation*]

One of the objectives of our public meetings is to examine how to best distribute the risks and benefits across Canada.

[*English*]

I would like to welcome our witness today, Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer from the Canadian Energy Pipeline Association. Mr. Bloomer, the floor is yours.

Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer, Canadian Energy Pipeline Association: Good morning and thank you. I want to thank everyone for the opportunity to present here today on this subject, and I look forward to the questions and a good discussion.

CEPA represents the 12 major transmission pipeline companies across Canada. They transport 97 per cent of all the energy, natural gas and hydrocarbons produced and moved within Canada and currently exporting into the United States. The companies operate about 119,000 kilometres of pipeline, which is an enormous number. To give you some perspective, that length of pipeline would probably go three times around the world.

We operate a tremendous pipeline system and have for the past 60 years.

These energy highways enable economic growth and prosperity; I think we all agree on that. In 2015 alone, transmission pipeline operations added $11.5 billion to Canada's gross domestic product, sustained an estimated 34,000 full-time jobs and generated about $2.9 billion in labour

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 3 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour poursuivre son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[*Traduction*]

Aujourd'hui, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

[*Français*]

L'un des objectifs de nos réunions publiques est d'examiner la façon de répartir de manière optimale les risques et les bénéfices dans l'ensemble du Canada.

[*Traduction*]

Je désire souhaiter la bienvenue à notre témoin, M. Chris Bloomer, président et chef de direction de l'Association canadienne des pipelines d'énergie. Monsieur Bloomer, la parole est à vous.

Chris Bloomer, président et chef de direction de l'Association canadienne des pipelines d'énergie : Bonjour et merci. Je tiens à vous remercier tous de me permettre de vous parler aujourd'hui de cette importante question. J'attends avec impatience le moment de répondre à vos questions et de discuter avec vous.

La CEPA représente les 12 grandes sociétés de réseaux pipeliniers du Canada. Ces sociétés assurent le transport de 97 p. 100 de l'énergie, du gaz naturel et des hydrocarbures produits au Canada, transportés à l'intérieur du Canada et exportés aux États-Unis. Elles exploitent environ 119 000 km de pipelines, ce qui est énorme. Pour vous en donner une idée, ce chiffre représente probablement trois fois le tour de la terre.

Nous exploitons depuis maintenant 60 ans un réseau pipelinier énorme.

Ces autoroutes de l'énergie sont des vecteurs de croissance et de prospérité économique; nous pouvons tous en convenir, je crois. Ainsi, pour la seule année 2015, les activités liées aux réseaux pipeliniers ont ajouté 11,5 milliards de dollars au produit intérieur brut du Canada, permis de maintenir 34 000 emplois à temps

income. A conservative estimate of the total GDP contribution over the next 30 years is $175 billion, and that's just in the current pipeline system that is operating right now.

This is why the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the east and west coasts is critical to the economic well-being of Canadians. As a country, we must ensure we are getting the best value for our natural resources and that Canadians have access to a secure source of energy.

There are many issues that must be addressed in order to facilitate market access, and we are confident that your committee will explore each of these issues in depth. For our part, CEPA will focus our comments on three critical components that must be met in order to build public confidence in pipeline infrastructure: first, Canadians must have confidence in the regulatory oversight of our pipeline networks; second, Canadians must have confidence that our industry is meeting or exceeding regulatory requirements; and, third, Canadians must have confidence that the regulatory oversight and industry commitments are resulting in a level of safety and environmental performance that assures Canadians that projects can proceed sustainably and with minimal environmental risk.

I will first talk about public confidence in the regulatory process. The public must have confidence in the regulatory oversight of the pipeline industry. Major projects will only be accepted by the public if the project has been through a fair, science-based process that the public has confidence in.

In recent years, expectations from stakeholders and the public have grown. I think we all see that. Stakeholders have rightfully sought assurances that regulatory oversight is robust and thorough, and that their views will be considered.

What often gets lost in this dialogue is that pipelines are by far the safest and most efficient method of transportation. This is not only due to the industry-wide commitments to improving safety and environmental performance, but also due to the robust regulatory environment in which pipelines are approved and operate.

All aspects of the lifecycle of the pipeline — and it is important to view it that way, because the way the industry views it is that there's a lifecycle to these projects, and they are long-lived — from design and construction to operation and abandonment, are subject to strict oversight from regulatory agencies and

plein et généré environ 2,9 milliards de dollars en revenus de travail. On estime à 175 milliards de dollars, et c'est une estimation prudente, la contribution totale de ces activités au PIB pour les 30 prochaines années; et on ne parle que du réseau pipelinier actuel.

Voilà pourquoi l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique est cruciale pour le bien-être économique des Canadiens. Nous devons veiller à obtenir la meilleure valeur pour nos ressources naturelles et faire en sorte que les Canadiens aient accès à une source d'énergie sûre.

Il faut régler de nombreuses questions pour faciliter l'accès au marché, et nous avons bonne confiance que votre comité explorera chacune d'elles en profondeur. En ce qui nous concerne à la CEPA, nous nous concentrons sur trois points cruciaux pour amener la population à avoir confiance dans l'infrastructure des pipelines. Il faut d'abord que les Canadiens aient confiance dans le régime de surveillance réglementaire auquel nos réseaux pipeliniers sont soumis. Il faut ensuite qu'ils soient persuadés que notre industrie satisfait aux exigences réglementaires ou qu'elle les dépasse. Enfin, il faut qu'ils soient convaincus que la surveillance réglementaire et les engagements pris par l'industrie se traduisent par un degré élevé de sécurité et de performance environnementale qui garantit que les projets peuvent être exécutés de façon durable et avec un risque minimal pour l'environnement.

Je vais parler de la confiance de la population dans le processus réglementaire. La population doit avoir confiance dans la surveillance réglementaire des sociétés de réseaux pipeliniers. En effet, elle n'acceptera les grands projets que s'ils sont menés au moyen d'un processus équitable et fondé sur la science qui lui inspire confiance.

Au cours des dernières années, les attentes des intervenants et de la population ont augmenté. Nous pouvons tous le constater, je crois. Les intervenants ont cherché à obtenir à juste titre qu'on leur donne l'assurance que la surveillance réglementaire est solide et exhaustive et que leurs points de vue seront pris en considération.

Ce qu'on oublie souvent dans ces échanges, c'est que les pipelines constituent la méthode de transport la plus sûre et la plus efficace. Il en est ainsi non seulement en raison des engagements pris par toutes les sociétés pour améliorer la sécurité et la performance environnementale des pipelines, mais également en raison de la réglementation solide dans le cadre de laquelle les pipelines sont approuvés et exploités.

Tous les aspects de la vie utile des pipelines — et c'est important de voir la chose sous cet angle, parce que les sociétés considèrent que les projets ont une vie utile, une longue vie —, depuis leur conception et la construction jusqu'à l'exploitation et l'aliénation, sont assujettis à la surveillance stricte d'organismes

government departments. Extensive federal and provincial regulation assures that pipelines are safe and operate in the public interest.

For pipelines that cross provincial or federal boundaries, the National Energy Board has been the primary regulator for almost 60 years. In this time, it has overseen the approval of thousands of kilometres of pipelines in Canada and overseen the lifecycle of every pipeline under its jurisdiction. In every case, regulation is there to ensure that the highest standards for environmental protection and human safety are met. The value of the institutional knowledge and expertise found within this federal regulator should not be overlooked. The board's comprehensive environmental assessment of large-scale projects, together with its experience and expertise, make the NEB the best-placed regulator to make decisions within a single process.

Many of the changes made to Canada's regulatory environment in 2012 made improvements to the clarity, fairness and timeliness of the process, which reduced inefficiency and risk while safeguarding environmental outcomes. These new rules also improved coordination between the NEB and provincial processes; reduced duplication and overlap; coordinated timely licensing and permitting; and helped avoid unnecessary complexity, delays and uncertainty. Other improvements made by these changes include clear compliance mechanisms and rules that enable conservation through habitat banking, conservation agreements and habitat enhancement.

As the government reviews the Canadian Environmental Assessment Act, 2012 and looks at modernizing the National Energy Board, we cannot lose sight of the need to balance robust environmental oversight with regulatory certainty and efficiency. To restore public confidence, we must get the right balance by building upon what works well and improving what does not.

I will now move to what the industry is doing to go beyond regulatory requirements.

Although regulatory oversight of pipelines is already world-class, CEPA members realize that in order to earn and maintain public confidence in their own performance, they must strive to continuously improve and to go above and beyond current regulatory requirements. In order to accomplish this, they also realize that industry-wide collaboration is necessary.

This was the rationale behind the establishment of the CEPA Integrity First program as a critical step for our industry. Through the Integrity First program, pipeline companies are able to collaborate and determine the most sensible method to achieve and exceed intended regulatory outcomes. The program also pushes members to actively work together to define and

réglementaires et de ministères gouvernementaux. Les règlements détaillés et complets des gouvernements fédéral et provinciaux font en sorte que les pipelines sont sûrs et qu'ils sont exploités dans l'intérêt public.

Depuis près de 60 ans, la réglementation des pipelines qui traversent les frontières provinciales ou fédérales relève principalement de l'Office national de l'énergie. Au cours de cette période, l'office a exercé un suivi pour l'approbation de milliers de kilomètres de pipelines au Canada et surveillé la vie utile de chaque pipeline relevant de son autorité. Dans chaque cas, il y a une réglementation qui garantit que les normes les plus élevées de protection de l'environnement et de sécurité pour les humains sont respectées. Il ne faudrait pas sous-estimer la valeur des connaissances et de l'expertise de cet organisme fédéral. L'évaluation environnementale détaillée que fait l'office de grands projets ainsi que l'expérience et l'expertise qu'il a acquises en font l'organisme de réglementation le mieux placé pour prendre des décisions à l'intérieur d'un processus unique.

Beaucoup des changements apportés par le Canada à sa réglementation environnementale en 2012 ont amélioré la clarté, l'équité, la rapidité et l'efficacité du processus et réduit les risques tout en préservant de bons résultats sur le plan environnemental. Les nouvelles règles ont également amélioré la coordination entre l'ONE et les organismes provinciaux, réduit les chevauchements et permis de coordonner la délivrance rapide des permis; elles ont aidé à éviter les complications inutiles, les retards et les ambiguïtés. Au nombre des autres améliorations apportées par ces changements, on compte des mécanismes d'exécution clairs et des règles qui permettent des mesures de conservation, comme la constitution de banques d'habitats, des accords de conservation et l'amélioration des habitats.

Le gouvernement est en train de revoir la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) et envisage de moderniser l'Office national de l'énergie, nous ne pouvons donc pas perdre de vue qu'il faut trouver un juste équilibre entre une surveillance environnementale solide et une réglementation claire et efficace. Pour regagner la confiance de la population, nous devons trouver ce juste équilibre en misant sur ce qui donne de bons résultats et en améliorant ce qui laisse à désirer.

Je vais maintenant parler de ce que les sociétés de réseaux pipeliniers font pour aller au-delà des exigences réglementaires.

Même si la surveillance réglementaire des pipelines est déjà de classe mondiale, les membres de la CEPA savent bien que, pour gagner et conserver la confiance de la population, ils doivent s'employer à s'améliorer constamment et à dépasser les exigences réglementaires actuelles. Ils savent également que, pour y parvenir, ils doivent obtenir la collaboration de tous.

Voilà pourquoi la CEPA a mis sur pied son programme Priorité intégrité, qui a constitué une évolution cruciale pour notre industrie. Grâce à ce programme, les sociétés de réseaux pipeliniers peuvent collaborer et choisir la meilleure méthode pour atteindre et dépasser les résultats attendus avec la réglementation. Le programme incite également les membres de l'association

implement industry best practices to go beyond regulation and drive continuous improvement. This avenue to continuous improvement is effective because it allows pipeline companies that employ industry experts to make decisions on how to safely operate their pipelines with the least amount of risk to workers, the public and the environment.

Our members have also come together to collaborate on a number of other industry-leading practices and agreements that have contributed to the continuous improvement of safety performance. One example of this is the Mutual Emergency Assistance Agreement, signed by all CEPA members. The agreement provides a framework that allows companies to call upon each other to help in emergency response situations. Assistance can take many forms, such as personnel, equipment, tools or specialized response advice. In the event of an emergency, all CEPA members follow the standard ICS protocols in order to ensure their response teams can demonstrate the interoperability that is crucial in dynamic emergency situations.

On industry performance, all of these collaborative efforts, combined with individual investments into safer operating practices and technologies, have translated into a safety record that we as an industry are very proud of.

Approximately 53 natural gas and liquids releases were reported by CEPA member companies in 2015, with 66 per cent coming within the confines of the pipeline facilities, not the actual pipeline, and were minor in nature, some as small as pinhole leaks, which pose very little risk to the public or the environment. These incidents are extremely few, considering the time frame and the volumes transported on the system. The volumes are approximately 1.2 billion barrels a year of crude oil and about 3.4 Tcf of gas a year, which is tremendous volume. In fact, 99.99 per cent of the volumes that went into the transmission system were delivered safely to markets. The nature of the incidents was not catastrophic, and only one significant event was reported with respect to its impact on the environment.

Regardless of the severity of an incident, our members are willing and able to respond in an efficient and effective manner to remediate any and all impacts to the environment and the public. Despite this excellent track record, our duty to excellence in performance and environmental protection is not taken lightly. In fact, when it comes to safety and continuous improvement, member CEOs who make up the CEPA board do not compete. To be clear, these companies do not compete on safety. Safety is a priority for everyone. If someone has an incident, they all have an incident. All pipeline integrity and maintenance costs flow

à travailler étroitement les uns avec les autres pour définir et mettre en œuvre les pratiques idéales qui permettent d'aller au-delà des exigences réglementaires et d'apporter toujours des améliorations. Cette recherche constante d'améliorations donne de bons résultats parce qu'elle permet aux sociétés d'employer des spécialistes pour décider des méthodes à employer afin d'exploiter les pipelines de façon sûre, avec le moins de risque possible pour les travailleurs, la population et l'environnement.

Nos membres collaborent entre eux également pour mettre en œuvre un certain nombre d'autres pratiques novatrices. Ils ont conclu en outre des ententes qui ont contribué à améliorer constamment le rendement au niveau de la sécurité; citons, à titre d'exemple, l'entente d'assistance mutuelle, signée par tous les membres de la CEPA. L'entente fournit un cadre qui permet aux sociétés de demander l'aide des autres en cas de situation d'urgence. L'aide peut prendre diverses formes, ce peut être du personnel, de l'équipement, des outils ou encore un avis de spécialiste. En cas d'urgence, tous les membres de la CEPA suivent les protocoles standards du SCI pour que les équipes d'intervention puissent travailler en interopérabilité, ce qui est essentiel dans les situations de crise.

Toutes ces mesures de collaboration auxquelles s'ajoutent les investissements particuliers pour améliorer la sécurité des opérations et des technologies ont permis d'obtenir un rendement au niveau de la sécurité dont nos sociétés peuvent être fières.

Environ 53 fuites de gaz naturel et de liquides ont été rapportées par les sociétés membres de la CEPA en 2015, et 66 p. 100 de ces fuites se sont produites à l'intérieur des installations des pipelines, et non dans les pipelines mêmes; elles étaient mineures, certaines aussi faibles que des trous d'épingles, et présentaient donc très peu de risques pour la population ou pour l'environnement. Ces incidents sont extrêmement rares, compte tenu des volumes transportés et de la période de temps concernée. Les volumes sont d'environ 1,2 milliard de barils de pétrole brut par année et d'environ 3,4 billions de pieds cubes de gaz par année, ce qui représente des quantités énormes. En fait, 99,99 p. 100 du pétrole et du gaz qui entre dans le système de transport est livré en toute sécurité aux marchés. La nature des incidents n'a pas été catastrophique, et seulement un, plus important, qui a eu des répercussions sur l'environnement, a été rapporté.

Quelle que soit la gravité d'un incident, nos membres sont désireux et capables de réagir efficacement afin de remédier à toutes les conséquences possibles pour l'environnement et la population. Ces résultats remarquables ne nous amènent pas à relâcher notre vigilance pour autant; en effet, nous continuons de prendre au sérieux nos obligations à l'égard de l'excellence dans nos opérations et de la protection de l'environnement. En fait, pour ce qui est de la sécurité et de l'amélioration continue, les premiers dirigeants des sociétés qui composent le conseil d'administration de la CEPA ne sont pas en concurrence les uns

through the tolls charged to producers, meaning that there is no competitive advantage to cutting corners on safety. In fact, more than $1.3 billion is spent annually on pipeline integrity measures.

In closing, CEPA and its members are encouraged by the committee's focus on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts. To get our products across Canada and to the rest of the world, Canadians have always built solid infrastructure. From the Canadian Pacific Railway to the St. Lawrence Seaway, the Trans-Canada Highway and the TransCanada pipeline system, we have built and maintained a great heritage of nation-building projects. Infrastructure is the platform on which our prosperity is built, and transmission pipelines are part of these essential public goods.

Thank you very much. I look forward to questions and discussion.

The Chair: Thank you, Mr. Bloomer. I know you are familiar with most of the members of the committee, but I would like to introduce everyone for the people following us on the Web. We have a senator from Halifax, Stephen Greene, Senator Black from Alberta, Senator Eggleton from Toronto, Senator MacDonald from Nova Scotia, Senator Unger from Alberta, and finally, Senator Doyle from Newfoundland and Labrador, who will be the first person to question you this morning.

Senator Doyle: Thank you, Mr. Bloomer, for your presentation. It was very interesting. I have a couple of brief questions.

I noticed former Prime Minister Brian Mulroney recently made some comments on the need to get Canada's natural resources to tidewater and into international markets. He said maybe we should convene a federal-provincial-Aboriginal national summit on the pipeline regulatory and approval process to see if we can find some common ground to move forward. Do you see any merit to Mr. Mulroney's suggestion of a national summit on this issue for an industry that is suffering from all of these locally inflicted cuts that we are hearing about? Do you think some progress could be made if we were to follow the route he is talking about?

avec les autres. Autrement dit, les sociétés ne se font pas concurrence pour la sécurité. La sécurité est la priorité absolue pour chacune. Si une société est aux prises avec un incident, toutes les autres le sont également. Tous les coûts d'assurance de l'intégrité et de l'entretien des pipelines se répercutent sur les droits facturés aux producteurs; les sociétés n'ont donc aucun intérêt concurrentiel à négliger la sécurité. En fait, les sociétés dépensent plus de 1,3 milliard de dollars chaque année en mesures d'intégrité des pipelines.

En terminant, j'aimerais dire que la CEPA et ses membres sont heureux que le comité se penche sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique. Les Canadiens ont toujours mis en place une infrastructure solide pour transporter leurs produits à l'intérieur du Canada et dans le reste du monde. Du chemin de fer du Canadien Pacifique à la Voie maritime du Saint-Laurent, à la Transcanadienne et au réseau pipelinier de TransCanada, nous avons réalisé et entretenu un vaste patrimoine de projets nationaux rassembleurs. L'infrastructure est la plateforme sur laquelle repose notre prospérité, et les pipelines de transport sont partie intégrante de ces biens publics essentiels.

Merci beaucoup. Je serai heureux de répondre à vos questions et de discuter avec vous.

Le président : Merci, monsieur Bloomer. Je sais que vous connaissez la plupart des membres de notre comité, mais j'aimerais présenter chacun d'eux au bénéfice des gens qui nous suivent sur le Web. Nous avons un sénateur de Halifax, M. Stephen Greene, le sénateur Black de l'Alberta, le sénateur Eggleton de Toronto, le sénateur MacDonald de la Nouvelle-Écosse, la sénatrice Unger de l'Alberta, et, finalement, le sénateur Doyle de Terre-Neuve-et-Labrador, qui sera le premier à vous interroger aujourd'hui.

Le sénateur Doyle : Merci, monsieur Bloomer, de votre exposé. Il était très intéressant. J'ai deux ou trois questions à vous poser.

J'ai remarqué que l'ancien premier ministre Brian Mulroney s'est prononcé dernièrement sur la nécessité d'acheminer les ressources naturelles jusqu'aux côtes et sur les marchés internationaux. Selon lui, il faudrait peut-être organiser un sommet national regroupant des responsables des gouvernements fédéral et provinciaux ainsi que des responsables autochtones pour discuter de la réglementation sur les pipelines et du processus d'approbation et pour essayer de trouver un terrain d'entente qui nous permettrait d'aller de l'avant. Trouvez-vous quelque mérite à la suggestion de M. Mulroney de convoquer un sommet national sur cette question alors que l'industrie souffre

Mr. Bloomer: It is an interesting point. I think lots of communication is always important, and forums for national discussion are very important. I think they can add to people's understanding and knowledge base and coming to common ground.

However, we do have a regulatory process now, and we are moving through that. That regulatory process is not devoid of consultation. We have new interim rules in place for two of the projects now to enhance consultation and have rolled in an assessment of greenhouse gases. Those processes have extended the regulatory process.

I wouldn't want the convening of an international forum to supersede what is already in place, but I think it can be helpful going forward in the future. I think we need to see the outcomes of the current process.

Senator Doyle: The Ontario Energy Board stated in a 2015 report that there is an imbalance between the economic and environmental risks of a project like the Energy East Pipeline and the expected benefits for Ontarians. Do you have any comment on that?

Mr. Bloomer: If you look at the economic benefits, both direct and indirect and during construction and post-construction, across the province — especially with Energy East, if you look from New Brunswick back to Alberta — all the provinces benefit to a material degree, both in terms of the construction period and the ongoing operations of the pipeline. There are benefits right across the board.

With respect to relative risks, these pipelines are safe. They have a tremendous track record. The issue is that we need to do more. I think the education part of it is key to do more to educate people about these pipelines and that they are safe.

Senator Black: Mr. Bloomer, thank you very much for being with us today and thank you for the work you are doing on behalf of Canadians. I have three questions, with the indulgence of the chair.

The first one is a general question arising from comments that were made last week by the CEO of TransCanada Corporation, Mr. Girling. You would have noted that he was observing as to whether or not there is any merit in having GHG emissions from pipelines considered in the issue of pipeline approvals. Are you able to comment on that?

Mr. Bloomer: It's CEPA's position and view that the inclusion of greenhouse gas emissions in the evaluation of pipeline projects is not appropriate. I think that's what Mr. Girling was getting at.

actuellement de toutes les coupures imposées au niveau local dont nous entendons parler? Croyez-vous que des progrès pourraient être réalisés si nous donnions suite à sa suggestion?

M. Bloomer : C'est un point intéressant. À mon avis, il est toujours important d'avoir beaucoup de communications et les tribunes qui permettent de tenir une discussion nationale sont très importantes également. Je crois qu'elles peuvent aider les gens à se comprendre les uns les autres, à acquérir des connaissances et, ainsi, à en venir à trouver un terrain d'entente.

Toutefois, nous avons un processus réglementaire maintenant et c'est à l'intérieur de ce processus que nous évoluons; or, celui-ci n'exclut pas la consultation. Nous avons de nouvelles règles provisoires pour deux projets qui permettent d'améliorer les consultations; elles ont donné lieu à une évaluation des gaz à effet de serre. Ces processus constituent un prolongement du processus réglementaire.

Je ne voudrais pas d'un forum international qui remplacerait ce qui est déjà en place, mais je crois qu'un tel forum pourrait être utile à l'avenir. Nous avons besoin de voir les résultats du processus actuel.

Le sénateur Doyle : La Commission de l'énergie de l'Ontario a déclaré, dans son rapport de 2015, qu'il y a un déséquilibre entre les risques économiques et environnementaux d'un projet comme celui d'Énergie Est et les avantages que les Ontariens peuvent en attendre. Pouvez-vous vous prononcer là-dessus?

M. Bloomer : Si on regarde les avantages économiques, directs et indirects, pendant la construction et après, partout dans la province — et tout particulièrement avec Énergie Est, depuis le Nouveau-Brunswick jusqu'en Alberta — toutes les provinces profitent à un niveau élevé d'un tel projet, tant à l'étape de la construction qu'à celle de l'exploitation du pipeline. Il y a des avantages à tirer du projet sur toute la ligne.

Pour ce qui est des risques relatifs, les pipelines sont sûrs. Le bilan de ces installations est impeccable. Le fait est toutefois que nous devons faire davantage. Il faut donc, à mon avis, informer davantage la population sur le fait que les pipelines ne présentent pas de dangers.

Le sénateur Black : Monsieur Bloomer, merci beaucoup de comparaître devant nous aujourd'hui et merci pour le travail que vous faites au nom des Canadiens. J'ai trois questions, si le président veut bien se montrer indulgent avec moi.

La première est de nature générale et fait suite aux commentaires formulés la semaine dernière par le PDG de la société TransCanada, M. Girling. Celui-ci se demande s'il convient de tenir compte des émissions de gaz à effet de serre des pipelines dans le processus d'approbation de ces installations. Pouvez-vous vous prononcer là-dessus?

M. Bloomer : La CEPA est d'avis que l'inclusion des gaz à effet de serre dans l'évaluation des projets pipeliniers n'est pas appropriée. Je crois que c'est ce que disait M. Girling.

It's important to remember that the Canadian pipeline systems do not emit even close to a material amount of greenhouse gas emissions and are probably one of the most efficient in terms of managing greenhouse gas emissions of most pipelines in the world. We have a great track record and it's not a big impact.

We don't think the decision to roll greenhouse gases into the evaluation of the pipeline projects as the greenhouse gas emissions of projects is appropriate. First, it is provincial jurisdiction and the rules are there for that; and second, if those projects are approved to go, they have met the environmental requirements of the producing region. Pipelines are there to serve markets.

Senator Black: Thank you. My next question relates to the proposed tanker moratorium on the West Coast of Canada. Are you able to provide us the views of your association with regard to that issue?

Mr. Bloomer: I think the moratorium is just that, a moratorium; it's not a permanent situation. I think a lot of discussion has to happen on that. We would say that the marine movement of crude oil can be and is done safely throughout the world. On the East Coast, it is happening today. So restricting it in an area like that I think is not fair. There are some folks, certain First Nations, who would not like to see that happen, either.

Senator Black: Thank you. My last question for you, Mr. Bloomer, relates to your view as to the ramifications to Canada if pipelines to the East and West Coasts should not be approved.

Mr. Bloomer: I think there are manifold consequences to that. One, we would be locked into our current market and we would be damaging the Canadian economy by not getting the best value for our products. That is in the order of tens and hundreds of billions of dollars over time. We need to access other markets to get the best value and to develop our resources.

I think the consequence of that would certainly send a financial message — that Canada is not open for business in that regard. I think it would severely limit our ability to attract capital to the energy sector. If we can't produce and get to market, people will not put money into that sector. In the long term, it would have a very harmful effect on the government and the people of Canada. Probably the largest single investment out there right now is on these projects and pipeline systems.

Senator Unger: The anti-fossil fuel organization has done a lot of harm with their anti-oil message. In fact, the Prime Minister's Chief of Staff previously spoke many times about shutting down the hydrocarbon industry.

Il importe de se rappeler que les réseaux pipeliniers du Canada n'émettent pas une quantité importante de gaz à effet de serre, loin de là même, et qu'ils sont probablement parmi les plus efficaces au monde pour ce qui est de la gestion des émissions de gaz à effet de serre. Nos pipelines affichent un excellent bilan et ils n'ont pas de répercussions importantes sur l'environnement.

Nous n'estimons pas que la décision d'inclure les émissions de gaz à effet de serre dans l'évaluation des projets pipeliniers soit avisée. Premièrement, la question relève des provinces, qui ont des règles à ce sujet. Deuxièmement, si les projets sont approuvés, c'est qu'ils satisfont aux exigences environnementales de la région productrice. Les pipelines sont là pour servir les marchés.

Le sénateur Black : Merci. Ma prochaine question porte sur le moratoire relatif aux réservoirs proposé sur la côte Ouest du Canada. Pouvez-vous nous faire part de la position de votre association à ce sujet?

M. Bloomer : Je crois que le moratoire n'est que cela, un moratoire; la situation n'est pas permanente. Je crois que la question doit faire l'objet de beaucoup de discussions. Nous dirions que le transport maritime du pétrole brut se fait de façon sûre partout dans le monde. Tel est le cas sur la côte Est, aujourd'hui. Alors, imposer des restrictions dans une région comme celle-là n'est pas juste. Il y a des gens, dont certaines Premières Nations, qui ne voudraient pas qu'une telle chose arrive non plus.

Le sénateur Black : Merci. Ma dernière question porte sur les conséquences qu'il y aurait pour le Canada, selon vous, si les projets pipeliniers des côtes Atlantique et Pacifique devaient ne pas être approuvés.

M. Bloomer : Je crois que les conséquences seraient multiples. Tout d'abord, nous serions bloqués à l'intérieur de notre marché actuel et ne pourrions pas obtenir la meilleure valeur pour nos produits, ce qui serait dommageable pour l'économie canadienne. Nous parlons de dizaines et de centaines de milliards de dollars avec le temps. Nous devons avoir accès aux autres marchés pour obtenir la meilleure valeur et pour développer nos ressources.

Nous laisserons ainsi entendre clairement que le Canada n'est pas ouvert aux affaires dans ce domaine. Je crois que notre capacité d'attirer des capitaux dans le secteur de l'énergie s'en trouverait gravement limitée. Si nous ne pouvons pas produire de l'énergie et l'amener sur les marchés, les gens n'investiront pas dans le secteur. À long terme, une telle situation serait très dommageable pour le gouvernement et pour les Canadiens. Le plus grand investissement qui se fait actuellement là-bas est probablement dans ces projets et dans les réseaux pipeliniers.

La sénatrice Unger : L'organisation de lutte contre les combustibles fossiles a fait beaucoup de dommages avec son message anti-pétrole. En fait, le chef de Cabinet du premier ministre a parlé plusieurs fois de fermer le secteur des hydrocarbures.

First of all, yes, I think mistakes were made by the oil industry or government, which has given the anti-oil crowd a big boost. To what do you attribute the rise in public support for their message?

Mr. Bloomer: That's a pretty deep and broad question. Over the past 10 years, these issues have risen to the fore. We have had major forces like social media, climate change, the whole concept of the rise of renewable resources and so on. The oil sands really attracted a lot of negative attention by these groups. I think they were obviously funded from outside sources, and it has been a real challenge to manage those things.

Part of the issue is that we — I will use the collective "we" here — have not educated ourselves about what the value of these resources is and what the industry has been doing over a long period of time on innovation, development and so on.

The biggest thing that has happened in the oil industry in the past five years is multi-staged fracking. Like it or not, it has had a very significant impact on energy supply globally, and that was the industries developing that technology, which has had a major impact, along with the continuous improvement in the oil sands business. If you look back 10 years, the way things are operated then versus now, there has been a tremendous change in how those operations are handled, developed and so on. Their efficiency is improving and they are getting more competitive.

I think a lot of it is we need to educate ourselves better so that when people come and try to present a position that we shouldn't be producing these resources, we have the knowledge base to be able to counteract that.

Senator Unger: More than 10, I would say 15, years ago, I was on a tour of the oil sands, and I was so impressed with the way that the holes were dug and how carefully the layers of the earth underneath the top soil were set aside, and then saw the finish, what it looked like when the hole was put back in. Honestly, it looked like a park. You couldn't tell that the land had ever been disturbed. Trees were growing; there were animals. It was just as if it had never been touched.

I think that, first of all, the industry does need to do better, but I would like to know how the industry will react now that you are playing catch up, where facts don't matter, people don't bother to learn them and we are in this situation.

Mr. Bloomer: I think, again, it's being able to tell the stories of what we have accomplished and how far we have come. I have operated in situ oil sands projects, and I know how strong the regulations are and what we do to mitigate everything in terms of water use, in terms of units of energy that go into production —

Tout d'abord, je crois que le secteur du pétrole ou le gouvernement ont fait des erreurs qui ont donné un élan important aux militants anti-pétroles. À quoi attribuez-vous l'appui accru de la population à leur cause?

M. Bloomer : C'est une question très large et complexe. Au cours des 10 dernières années, différents points ont été soulevés. Des phénomènes importants sont apparus, comme les médias sociaux, les changements climatiques, la notion de ressources renouvelables, et ainsi de suite. Les sables bitumineux ont réellement fait l'objet de beaucoup d'attention négative. Je crois que les groupes qui s'opposent à cette source d'énergie sont financés de l'extérieur, et il a été très difficile de les gérer.

Le problème tient en partie à ce que nous — j'utilise le « nous » ici — n'avons pas été sensibilisés à la valeur de ces ressources et à ce que fait l'industrie depuis longtemps en matière d'innovation, de développement, et cetera.

L'avancée la plus importante survenue dans le secteur pétrolier au cours des cinq dernières années est la fracturation hydraulique en plusieurs étapes. Qu'on l'aime ou non, ce mode d'extraction a eu une incidence très importante sur l'approvisionnement énergétique partout dans le monde; ce sont les sociétés de ce secteur qui ont élaboré cette technologie et qui ont apporté des améliorations constantes aux activités des sables bitumineux. Si on regarde comment les choses étaient faites il y a 10 ans comparativement à aujourd'hui, on voit que des changements énormes ont été apportés à la façon dont les opérations sont menées, développées, et cetera. Les activités des sociétés gagnent en efficacité et en compétitivité.

Je crois que nous devons mieux nous renseigner de sorte que, lorsque des gens tenteront de faire valoir que nous ne devrions pas exploiter ces ressources, nous ayons les connaissances nécessaires pour pouvoir leur prouver le contraire.

La sénatrice Unger : Il y a plus de 10 ans, je dirais 15 ans, j'ai visité les sables bitumineux, et j'ai été impressionnée par la façon dont les trous étaient creusés, les couches de terre situées en dessous de la terre végétale mises de côté soigneusement et les trous remblayés après coup. Sincèrement, le résultat final donnait l'impression qu'un parc avait été aménagé à cet endroit. On n'aurait pas pu dire où on avait creusé au départ. Des arbres poussaient et il y avait des animaux. C'était comme s'il n'y avait jamais eu d'intervention humaine.

Je crois tout d'abord que les sociétés pipelinières doivent mieux travailler, mais j'aimerais savoir comment elles réagiront pour se rattraper, étant donné que les faits ne comptent pas, que les gens ne se soucient pas de s'informer et que nous sommes dans cette situation.

M. Bloomer : Je crois, là encore, qu'il faut pouvoir raconter ce que nous avons fait et tous les progrès que nous avons accomplis. J'ai réalisé sur place des projets de sables bitumineux et je sais à quel point la réglementation est solide; je connais bien également les mesures que nous prenons pour réduire au

all those things. We have to get the message out. It is the trust component that we need to build, but we can only build the trust with knowledge.

Senator Unger: What is the general mood of the industry? You represent, basically, the industry at large. What is the feeling? Is it hope, optimism, despair, or all of those?

Mr. Bloomer: First principles, people in the energy business are risk takers. They accept that things go up and things go down. We have managed through that and we develop, through technology, the means to compete. There is always that optimism that we can and will compete. I will say there is resolve in the face of crisis. The industry is in a crisis right now, and I think that that is starting to hit home more and more as the situation continues. Unless we can see a way to getting access to markets with our products and see that that development will add value, I think that's going to be a big challenge. We need to keep attracting capital to this country and to these industries. We have resolve, but we're in crisis.

Senator Eggleton: You indicated — and it's quite obvious to all of us — that you need to earn and maintain public confidence with respect to safety and various other issues, and various communities and ndigenous peoples are all involved in that particular endeavour.

Mr. Bloomer: Right.

Senator Eggleton: We had a witness who came and suggested that it is really more than just education. It really means developing more of a partnership than just considering people to be stakeholders or "we" and "they" kind of thing, do more to collaborate in a very total concept. Of course, that has also raised the other phrase that we hear lately, and that is social licence.

How do you think the industry should go further? What are your members prepared to do to try to create more of an "us" as opposed to a "we" and "they," more of a collaborative partnership with indigenous peoples and with communities in general? The person that did talk about this, I think at our last meeting, indicated that there were some successes in that regard, so it really has a payback.

Mr. Bloomer: Absolutely. I'll give you three examples.

The first example is in the existing pipeline operations system. The companies deal with communities and with First Nations communities every day. They have agreements with them. They develop businesses. On the Kinder Morgan line, for

minimum la consommation de l'eau, les unités d'énergie consacrées à la production — toutes ces choses. Nous devons faire connaître la vérité. Nous devons gagner la confiance de la population, mais nous ne pouvons gagner cette confiance que par la transmission des connaissances.

La sénatrice Unger : Quelle est l'humeur générale des sociétés pipelinières? Vous représentez l'industrie dans son ensemble, fondamentalement. Comment se sent-elle? Est-elle optimiste, est-elle désespérée, ou les deux en même temps?

M. Bloomer : Tout d'abord, il s'agit de principes : les gens du secteur de l'énergie sont des gens qui prennent des risques. Ils acceptent qu'il y ait des hauts et des bas. Nous avons manœuvré en eaux calmes et en eaux troubles et nous avons mis au point, grâce à la technologie, des façons d'être concurrentiels. Nous sommes toujours optimistes quant à notre capacité de concurrencer les autres. Je dirai que nous sommes déterminés devant l'adversité. L'industrie est en crise actuellement, et je crois que la situation qui a cours commence à lui porter atteinte de plus en plus. Je crois que nous aurons un gros problème si nous ne trouvons pas une façon d'amener nos produits sur les marchés et si nous ne voyons pas que cette évolution apportera une valeur ajoutée. Il faut continuer d'attirer les capitaux dans notre pays et dans nos sociétés. Nous avons de la détermination, mais nous vivons une crise.

Le sénateur Eggleton : Vous avez indiqué — et c'est très évident pour nous tous — que vous devez gagner et conserver la confiance de la population concernant le respect de la sécurité et diverses autres questions et que diverses collectivités et diverses populations autochtones sont concernées par vos projets.

M. Bloomer : C'est exact.

Le sénateur Eggleton : Un témoin qui s'est présenté devant nous a laissé entendre que la question ne se limite vraiment pas à l'information et à la sensibilisation. Ce qu'il faut réellement, c'est développer davantage un partenariat avec les gens afin d'obtenir leur collaboration pour l'ensemble du projet, au lieu de simplement les considérer comme des intervenants, ou adopter l'attitude du « nous » et « eux ». Naturellement, il y a la question dont nous avons entendu parler dernièrement, soit l'acceptabilité sociale.

Comment estimez-vous que votre industrie devrait aller de l'avant? Qu'est-ce que vos membres sont prêts à faire pour essayer d'inclure les peuples autochtones et les collectivités en général dans un partenariat au lieu de les considérer comme des intervenants et de continuer à parler en termes de « nous » et « eux »? La personne qui nous a parlé de cela, je crois à notre dernière réunion, a indiqué que certains progrès ont été accomplis à cet égard, qui ont donné des résultats réels.

M. Bloomer : Absolument. Je vais vous donner trois exemples.

Parlons d'abord du réseau d'exploitation des pipelines. Les sociétés traitent chaque jour avec des collectivités et des populations autochtones. Elles ont des ententes avec elles. Elles mènent des affaires avec elles. La société Kinder Morgan, par

example, they have agreements with the First Nations where the pipeline runs through. The First Nations are responsible for maintaining the right-of-way and for emergency response and those kinds of things, so they have a direct stake in the economic activity that is going on there, and that is 24-7. There is interaction and consultation and shared benefits around all of that.

Second, on new projects, there is a great deal of consultation and the same kinds of agreements are reached. I think what you are looking for is a direct stake in these pipelines, and there are examples where that can happen and those discussions are going on. I don't know at what state they are, but that is certainly something that is being talked about.

As the third example of how the industry can get more connected with communities and see more than education, I will give you an example of what CEPA is doing. CEPA has entered into an MOU with the Canadian Association of Fire Chiefs, which includes First Nations fire chiefs, and that MOU encompasses emergency response at a community level. We've had four pilot projects — Hamilton, Kingston, Quebec City and Montreal — which involved fire chiefs, politicians, first responders and other stakeholders, explaining what emergency response is, how it works, what happens, what is the risk, all those kinds of things. It was tremendously successful. People walked away from that feeling, "Okay, I understand it now." Based on that success, we will start taking this to communities across the country, and we'll be able to connect, I think, with the fire chiefs, and that's obviously a credible and well-respected group of people. I think we would all agree with that.

It's a partnership to both tell about pipelines and communicate with people and say, "Here's the situation. Here's how we do things. This is what happens. Here's the risk level," right down to who gets contacted and how they'll be notified. That is a very constructive thing that I think will be education but also a really good interaction., I think that will be very powerful even if you want to take this to First Nations. The existing systems, the current regulatory process and some of the things that industry is doing collectively, will help.

Senator Eggleton: Thank you for that.

One other thing is the question of the risk versus benefit factors in the different provinces that are on the pipeline, particularly the east pipeline. I think it was the energy board in Ontario that indicated that the benefits and the risks didn't quite match or that the benefits weren't sufficient in terms of the risk factor. What do you say to that?

Mr. Bloomer: I would say that the benefits, as I spoke about before, both the direct and indirect benefits of construction and operation, are spread pretty evenly across the country. In a report

exemple, a conclu des accords avec les Premières Nations pour le passage de son pipeline. Les Premières Nations ont la responsabilité d'entretenir le droit de passage, d'intervenir en cas de situation d'urgence et ce genre de choses; elles participent donc à l'activité économique locale, et ce, jour et nuit, sept jours sur sept. Toute cette activité donne lieu à une interaction, à des consultations et à des profits partagés.

Deuxièmement, il y a beaucoup de consultations et des accords du même genre sont conclus pour les nouveaux projets. Je crois que vous parlez d'une participation directe aux pipelines; il y a des cas où cela peut arriver et pour lesquels des discussions ont cours actuellement. Je ne sais pas à quelle étape elles en sont, mais c'est certainement quelque chose qui se parle actuellement.

Comme troisième exemple de ce que l'industrie peut faire pour établir un meilleur lien avec les collectivités et aller au-delà de la sensibilisation, je vais vous parler d'une initiative de la CEPA. L'organisation a conclu un protocole d'entente avec l'Association canadienne des chefs de pompiers, à laquelle les chefs de pompiers des Premières Nations appartiennent, qui porte sur les interventions en cas d'urgence au niveau local. Nous avons eu quatre projets pilotes — à Hamilton, Kingston, Québec et Montréal — auxquels des chefs de pompiers, des politiciens, des premiers répondants et d'autres intervenants ont participé pour expliquer les mesures d'urgence, comment les choses fonctionnent, ce qui se produit, quels sont les risques, et ce genre de choses. Nous avons obtenu un succès immense. Les gens sortaient des séances en disant « D'accord, je comprends maintenant. » Compte tenu de ce succès, nous commencerons à organiser de telles séances pour les collectivités d'un peu partout au pays et nous pourrons, je crois, établir un lien avec les chefs de pompiers, qui jouissent à l'évidence d'une grande crédibilité et d'un grand respect. Je crois que nous sommes tous d'accord là-dessus.

C'est agir en partenariat à la fois de parler des pipelines et de communiquer avec les gens pour leur dire : « Voici la situation. Voici comment nous faisons les choses. Voici le niveau de risque », en faisant connaître jusqu'à la personne à joindre et jusqu'à la façon de l'informer. Voilà une façon très constructive, je crois, de sensibiliser les collectivités et d'établir une interaction réelle et positive avec elles, y compris avec les Premières Nations. Les systèmes actuels, le processus réglementaire et certaines initiatives prises par l'industrie collectivement aideront.

Le sénateur Eggleton : Merci.

Il y a également la question des facteurs de risque par rapport aux avantages dans les différentes provinces par lesquelles les pipelines passent, et tout particulièrement le pipeline de l'Est. La Commission de l'énergie de l'Ontario a indiqué, je crois, que les avantages et les risques ne correspondent pas ou que les avantages ne sont pas suffisants pour compenser les risques. Qu'avez-vous à dire à ce sujet?

M. Bloomer : Comme je vous en ai parlé, je dirais que les avantages liés à la construction et à l'exploitation des pipelines sont répartis très également dans l'ensemble du pays.

that we've had commissioned, we see that, for the Trans Mountain and Energy East projects, the benefits are spread: 20 per cent in Quebec; 23 per cent in New Brunswick; Ontario 16; Alberta 16, B.C. 14. These are direct GDP impacts in those regions. That's about as equal as you can get across the piece, I would say. There are benefits long term.

The risks are very minimal. I think the way the risks are portrayed, they are always are catastrophic risks, irredeemable risks, permanent risks. The pipelines and industry operate from the perspective that they are prepared for issues. Everybody has emergency response plans. Those are now published by the NEB. That's a new thing for people to see. So the risks are small. They are manageable. They are finite, and they are remediated.

I think part of the language around risks being catastrophic kind of overwhelms the discussion of benefits. Billions of dollars of potential risk is just not the case.

Senator Eggleton: Okay. Thank you.

Senator MacDonald: Thank you, Mr. Bloomer. It is good to see you again. I have a couple of questions. One of the criticisms of the previous government and perhaps this government is that we're a little too activist when it comes to promoting pipelines. I'm of the view that we are not proactive enough.

I see that we have all kinds of corridors in this country that infrastructure is built on — the power corridors across the country, the pipeline corridors, existing highway and railroad. Has the oil industry utilized pre-existing corridors enough when it comes to promoting new lines and establishing new routes for our petroleum?

Understandably, in some circumstances, people get concerned when we start cutting lines through pristine, untouched land, even though I believe in the safety of pipelines. These aren't concerns if you're using pre-existing corridors to their maximum. Has the industry done enough in that regard to help allay public concerns by using these corridors where the public can't complain that we're using land that was not used before? The land is already in full use.

Mr. Bloomer: I would say that the first thing that any transportation corridor looks at is: What is point A, and what is point B? What is the most efficient way to get from point A to point B? Certainly, that is the first thing you look at, so where pipelines get looped or expanded as opposed to building a brand new pipeline, that's an example of using an existing pipeline corridor.

Un rapport que nous avons commandé montre que les avantages des projets de Trans Mountain et d'Énergie Est se répartissent comme suit : 20 p. 100 pour le Québec, 23 p. 100 pour le Nouveau-Brunswick, 16 p. 100 pour l'Ontario, 16 p. 100 pour l'Alberta et 14 p. 100 pour la Colombie-Britannique. Il s'agit de répercussions directes sur le PIB dans ces régions. C'est la répartition la plus égale qu'on peut obtenir, je dirais. Il y a des avantages à long terme.

Les risques sont très minimes. Je crois qu'on présente toujours les risques comme étant catastrophiques, irrémédiables, permanents. Or, l'industrie exploite les pipelines en étant toujours prête à intervenir en cas de problèmes. Tout le monde a un plan d'intervention en cas d'urgence. Ces plans sont maintenant rendus publics par l'ONE. La population y a maintenant accès, c'est nouveau. Les risques sont donc faibles. Ils sont gérables. Ils ont une fin dans le temps et on peut y remédier.

Je crois qu'en dépeignant les risques comme étant catastrophiques, on occulte les discussions sur les avantages des pipelines. Il ne s'agit tout simplement pas de risques potentiels de milliards de dollars.

Le sénateur Eggleton : D'accord. Merci.

Le sénateur MacDonald : Merci, monsieur Bloomer. C'est agréable de vous revoir. J'ai deux ou trois questions. Une des critiques du gouvernement précédent et peut-être de celui-ci tient à ce que nous sommes un peu trop activistes lorsque vient le temps de promouvoir les pipelines. Or, je suis d'avis que nous ne sommes pas suffisamment proactifs.

Nous avons toutes sortes de corridors dans notre pays sur lesquels notre infrastructure repose — les corridors d'électricité, les corridors de pipelines, l'autoroute et le chemin de fer. L'industrie pétrolière a-t-elle utilisé suffisamment les corridors existants pour faire la promotion des nouveaux pipelines et pour établir de nouvelles routes pour notre pétrole?

De façon compréhensible, dans certaines circonstances, les gens sont préoccupés lorsque nous commençons à construire de nouveaux pipelines dans des terres vierges, même si je crois que les pipelines sont sûrs. Or, il n'y a pas de telles préoccupations lorsque vous utilisez au maximum les corridors existants. L'industrie en a-t-elle fait assez pour aider à soulager les préoccupations de la population en utilisant ces corridors parce que les gens ne pourraient pas se plaindre que nous utilisons des terres vierges? Les terres sont déjà utilisées à pleine capacité.

M. Bloomer : Je dirais que la toute première chose que nous regardons est : quel est le point A et quel est le point B? Quelle est la meilleure façon d'acheminer le produit du point A au point B? C'est assurément la première chose que nous examinons; alors, lorsque nous faisons bifurquer un pipeline ou que nous le prolongeons au lieu d'en construire un neuf, c'est que nous utilisons un corridor de pipeline existant.

As for using railroad corridors or power corridors, those corridors are specific to those particular industries. I think that they are moving it as efficiently as they can, and the pipeline companies are moving it as efficiently as they can.

You have to take into account where these delivery points are going to be, especially offshore. They need new development because they are new facilities for new markets.

But where you can use existing facilities, as in the case of Energy East in New Brunswick, they are using that. I think that you should look at as much of that as possible, and I think that's taken into consideration.

Senator MacDonald: Before my second question, I just want you to clarify something: When it comes to Energy East, you said we're using existing facilities in New Brunswick. What existing facilities would they be?

Mr. Bloomer: Tying into the Irving refinery in the Saint John area.

Senator MacDonald: Yes, but we have no assurance from Irving that they are going to convert to bitumen.

Mr. Bloomer: I think they're going to take some; I think over time. If that's the case, the rest will be exported.

Senator MacDonald: I guess that gets into my second question. As to all the concern about moving oil through pipelines, I'm not concerned about it. I believe in the safety of pipelines. I think the real risk with moving bitumen is when you put it in the water, when you put it in a port or a ship's bottom. A pipeline break can be stopped in a very short period of time and cleaned up. If a large ship rolls over on the West Coast of Canada or in the Bay of Fundy, you can have a real problem.

I guess that's where I find that so much of the public discussion about this is about pipelines when I think all of the risk is in the water. I don't think the pipeline industry grasps that the way I believe it should be grasped. I'm just wondering what your views are on that. Is there a way we can deal with this issue better? I think this issue is going to come up when we go to the East Coast for hearings.

Mr. Bloomer: There is a two-part thing. You are moving oil to a point where you are going to export it on a ship. That's the second part of it.

All of the regulatory requirements, the emergency response issues, will be dealt with and are dealt with today. We are bringing very large crude carriers into Irving today. At 2 million barrels a shot, those are big ships. That's managed, and that is handled. It's a global business, with tens of millions of barrels on the water every day. Just like we operate pipelines safely, the marine component of that will be operated in as safe a manner as possible.

Les corridors des chemins de fer et de transport d'électricité sont des corridors particuliers pour ces secteurs particuliers. Je crois que ces secteurs les gèrent de la façon la plus efficace possible, et les sociétés pipelinières cherchent à en faire autant de leur côté.

Il faut tenir compte des points de livraison, tout spécialement à l'extérieur du pays. Il faut de nouvelles installations pour les nouveaux marchés.

Toutefois, lorsqu'il est possible d'utiliser des installations existantes, comme cela est le cas d'Énergie Est au Nouveau-Brunswick, les sociétés le font. Je crois qu'il faut regarder cela autant que possible et je crois que c'est ce qui se fait.

Le sénateur MacDonald : Avant de vous poser ma deuxième question, je voudrais simplement obtenir une précision : vous avez dit que les responsables du projet Énergie Est utilisent des installations existantes au Nouveau-Brunswick. De quelles installations s'agit-il?

M. Bloomer : La raffinerie Irving dans la région de Saint John.

Le sénateur MacDonald : Oui, mais nous n'avons aucune assurance que la société Irving va se convertir au bitume.

M. Bloomer : Je crois qu'elle va prendre une partie du bitume, avec le temps. Si tel est le cas, le reste sera exporté.

Le sénateur MacDonald : Voilà, je crois, qui m'amène à ma deuxième question. Le transport du pétrole par pipeline ne m'inquiète pas. Je crois que les pipelines sont sûrs. Le risque réel, en ce qui me concerne, tient au transport du bitume sur l'eau, lorsqu'on le stocke dans un port ou dans le fond d'un navire. Un bris de pipeline peut être corrigé très rapidement et le site nettoyé. Toutefois, si un grand pétrolier se renverse sur la côte Pacifique ou dans la baie de Fundy, là, il y a un problème réel.

J'imagine que c'est le risque pour les cours d'eau qui inquiète tant la population. Je ne crois pas que l'industrie perçoit le problème comme elle devrait le faire. J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet. Y a-t-il une façon de mieux s'attaquer à ce problème? Je crois que la question fera surface lorsque nous tiendrons nos audiences sur la côte Atlantique.

M. Bloomer : La question comporte deux volets. Il faut transporter le pétrole jusqu'à un endroit où il faut l'exporter par bateau. Voilà le deuxième volet.

Toutes les exigences réglementaires et toutes les questions relatives aux interventions d'urgence seront traitées; en fait, elles le sont aujourd'hui. Nous acheminons de très grands pétroliers chez Irving aujourd'hui. À coup de deux millions de barils, ce sont de gros bateaux. Les choses sont gérées et prises en main. C'est une activité économique mondiale, des dizaines de millions de barils circulent sur l'eau chaque jour. Tout comme nous exploitons les pipelines de façon sûre, le transport maritime du pétrole sera effectué de la manière la plus sûre possible.

Senator MacDonald: Just one quick point: Again, when it comes to this risk, Senator Eggleton mentioned going through Ontario and what was the benefit for the risk. We have half a million barrels of petroleum going through Nova Scotia's waters every day to refineries in New Brunswick and Quebec. We have all the risk. We get no benefit. If bitumen is coming out of the Bay of Fundy, it goes through Nova Scotia waters as well. We get no benefit, but we take all the risk. These are the things, as a Nova Scotian, that I want addressed when it comes to exporting petroleum to the East Coast of the country.

Senator Runciman: Thank you for being here. I was attracted to something you said earlier, I think in response to Senator Unger and, in some ways, to Senator Eggleton as well when he talked about social licence. You used the term the collective "we." We have not educated ourselves; we need to educate ourselves better. We have the knowledge-base to counteract negative claims.

For many years, I've belong to an organization called Save the River. It's based in Clayton, New York. The executive of that organization is populated, I think to a person, with people who do not support — and the bulk of them are American citizens, but there is Canadian representation on that board — oil sands being transported by rail, by pipeline or through the Great Lakes. Keep it in the ground. You know you're going to face organizations like that, some of them through the Aboriginal communities that you have to deal with.

When you talk about the collective "we," just who are you talking about?

Mr. Bloomer: I use the collective "we" to make the point that we all have a stake in this. It's us in this room; it's our politicians; it's the industry; it's associations. We have a responsibility to educate and communicate with people.

Senator Runciman: We know the Prime Minister said he doesn't want to be a cheerleader, but I guess he softened that somewhat with respect to the economic importance of something happening here in a positive way. I just wonder about something that I raised at our last meeting with respect to how the industry is approaching this. Maybe I'm wrong, and you can correct me, but there seems to be a piecemeal approach to this. I used the example of the free trade debate, if you will, back in the 1980s. The only time I have seen Canadian industry get together is when they recognized the importance to the long-term economic well-being of this country, and they worked together and stood side by side with the government to make the case.

I just wonder if the industry — the collective "we" — has really approached it on that basis and looked at what they can do to make that case to the Canadian public and to assist the

Le sénateur MacDonald : J'aimerais revenir rapidement sur un point. Le sénateur Eggleton a parlé des risques que le pipeline qui traverse l'Ontario présente pour sa province par rapport aux avantages qu'elle peut en tirer. Un demi-million de barils transitent par les eaux de la Nouvelle-Écosse chaque jour en direction des raffineries du Nouveau-Brunswick et du Québec. Nous avons tous les risques et aucun avantage. Si le bitume fuit dans la baie de Fundy, il se retrouvera dans les cours d'eau de la Nouvelle-Écosse. Nous n'obtenons aucun avantage, mais nous prenons tous les risques. Voilà les choses que le Néo-écossais que je suis aimerait voir traitées pour ce qui est de l'exportation du pétrole à partir de la côte Atlantique.

Le sénateur Runciman : Merci d'être ici. J'ai été intrigué par quelque chose que vous avez dit en réponse, je crois, à la sénatrice Unger et, dans une certaine mesure, au sénateur Eggleton également lorsqu'il a parlé de l'acceptabilité sociale. Vous avez utilisé le terme « nous ». Nous ne nous sommes pas renseignés; nous devons nous informer mieux. Nous avons les connaissances requises pour réagir aux allégations négatives.

J'ai appartenu pendant plusieurs années à une organisation appelée Save the River. Elle est basée à Clayton, dans l'État de New York. La direction de cette organisation est composée pour la plupart de citoyens américains, mais elle compte également un citoyen canadien. Or, ces gens, et je pense à une personne en particulier, n'appuient pas le transport du pétrole des sables bitumineux par train et par pipeline, ni le transit de ce pétrole par les Grands Lacs. Ils veulent que le pétrole soit laissé dans le sol. Vous savez que vous allez devoir faire face à des organismes comme celui-là, dont certains représenteront des collectivités autochtones.

Quand vous utilisez le « nous », de qui parlez-vous au juste?

M. Bloomer : J'utilise le « nous » pour faire valoir que nous sommes tous partie prenante. Il s'agit de nous ici présents, de nos politiciens, de l'industrie, des associations. Nous avons la possibilité d'informer les gens et de communiquer avec eux.

Le sénateur Runciman : Nous savons que le premier ministre a déclaré qu'il ne veut pas jouer au meneur de claque, mais je crois qu'il a adouci sa position, compte tenu de l'importance économique de quelque chose de positif qui se passe ici. Je me demande simplement comment l'industrie aborde cette question, comme j'en ai parlé à notre dernière réunion. Je me trompe peut-être et vous pourrez alors me corriger, mais il semble que l'industrie ne fait pas front commun. J'ai utilisé l'exemple du débat sur le libre-échange qui a eu lieu dans les années 1980. La seule fois où j'ai vu l'industrie canadienne parler d'une même voix, c'est lorsqu'elle a reconnu l'importance du libre-échange pour le bien-être économique à long terme du pays; l'industrie a alors travaillé à l'unisson et elle a collaboré avec le gouvernement.

Je me demande simplement si l'industrie — le « nous » collectif — a réellement adopté cette approche et songé à ce qu'elle peut faire pour gagner la confiance de la population canadienne et

government. They have political implications for any step they take, so I think you can help the government, help yourselves and help this country in terms of its economic well-being by looking at a communications strategy that involves all of you.

You can talk about what you're doing with the Aboriginal communities, but I think you should be getting down into the weeds here in the sense of going into campuses, for example. We're talking about jobs for these folks who will be coming out of college and university. Where are the good jobs going to be? You have to tie this in with the environmental issues as well — no doubt about that — to counteract them, and you say you have the evidence to do that.

So there has to be a comprehensive strategy here and not just high-level messages that this will have economic benefits, such as 16 per cent in Alberta. Get down into the weeds here and say, "This will mean that your sons and daughters will have a future in this country and in your community. They will not have move out of here." And be able to back up that case and arguments with facts.

Also, part and parcel of this strategy must have a more intensive effort with Aboriginal communities. We had witnesses here earlier who were very pessimistic about Energy East, primarily focused on New Brunswick and the Aboriginal communities there. I think that they have my experience in Ontario with Caledonia, for example. There was no land claim there. It was occupied. For 10 years now, there has been no resolution.

That's another issue, I think, in that it has to be part of an industry-wide strategy in terms of how you comes to grips with that, because when there is no real legal case to be made, it's a political mine field, and they've got to have backup, support and facts behind them if they want to make decisions that are going to be very difficult.

I made my case, I hope.

Mr. Bloomer: If I may, a concept that we need to consider, and I think the Prime Minister said this recently, is that we're not going to get 100 per cent consensus. Decisions will have to be made around these things, and that is becoming apparent more and more as time goes on because the time to make decisions is coming closer. So there is that pressure.

I agree with you. We as the industry do need to provide the information and rationale so that, when the decisions are made, they have all of that at hand to be considered. For example, one of the key things that we are all focused on is innovation. Innovation is not a brand-new word; innovation has been involved in the energy business and pipelines for 60 years. We need to show how innovation is impacting the business going forward, and they want those stories. That's part of what they want to see.

aider le gouvernement. Toute mesure que prend l'industrie a des répercussions politiques, alors je crois que vous pouvez aider le gouvernement, vous aider vous-mêmes et aider le Canada sur le plan du bien-être économique en préparant une stratégie de communication qui fait appel à la participation de vous tous.

Vous pouvez parler de ce que vous faites avec les collectivités autochtones, mais je crois que vous devriez vous adresser aux publics cibles de base et vous rendre directement dans les campus, par exemple. Nous parlons d'emplois pour ces jeunes qui sortent des collèges et des universités. Où seront les bons emplois? Vous devez également parler des questions environnementales — cela ne fait aucun doute — pour réagir aux critiques et vous dites que vous avez des faits probants à ce sujet.

Il faut donc une stratégie complète et non seulement des messages de portée générale selon lesquels le projet aura des avantages économiques s'élevant à 16 p. 100 pour l'Alberta, par exemple. Adressez-vous aux publics cibles et dites : « Le projet assurera l'avenir de vos fils et de vos filles au Canada et dans votre collectivité. Ils n'auront pas à déménager au loin. » Donnez-vous les moyens d'étayer de ce que vous dites avec des arguments et des faits.

Votre stratégie doit également comprendre des communications plus soutenues avec les collectivités autochtones. Nous avons eu des témoins plus tôt qui étaient très pessimistes au sujet d'Énergie Est, principalement en ce qui a trait au Nouveau-Brunswick et aux collectivités autochtones qui s'y trouvent. Je crois qu'ils ont connu l'expérience que j'ai eue en Ontario, à Caledonia, par exemple. Il n'y avait aucune revendication territoriale là-bas, mais l'endroit était occupé. Le problème perdure depuis 10 ans maintenant.

La situation est différente, je crois, en ce qu'elle doit faire partie intégrante d'une stratégie générale de l'industrie pour s'attaquer au problème, parce que, lorsqu'il n'y a pas de fondement légal réel, le problème devient un champ de mines politique et il faut avoir des données de référence, du soutien et des faits pour prendre des décisions qui seront très difficiles.

J'ai bien fait valoir mon point, j'espère.

M. Bloomer : Si je peux me permettre, j'aimerais dire qu'il faut envisager la possibilité, comme le premier ministre l'a affirmé dernièrement, que nous n'ayons pas un consensus à 100 p. 100. Cela devient de plus en plus évident à mesure que le temps passe, parce que nous devrons bientôt prendre des décisions. Il y a donc de la pression.

Je suis d'accord avec vous. Notre industrie doit fournir l'information et les raisons d'être des décisions à prendre. Par exemple, l'une des principales choses sur lesquelles nous nous concentrons est l'innovation. L'innovation n'est pas un mot nouveau; elle fait partie du vocabulaire de l'industrie énergétique et pipelinière depuis 60 ans. Nous devons montrer comment l'innovation influe sur les affaires; les gens veulent connaître ces choses. Elles font partie de ce qu'ils veulent voir.

We can talk about jobs, capital spending and so on, but we need to have people really understand and trust the industry, and that's kind of where trust and social licence are mixed in together, along with the idea that we are not going to get 100 per cent. There are those who are ardent "keep it in the ground" folks, and we will not convert those.

Approaching it from a pragmatic view of having the best information on the table and communicating as close to communities as we can will help.

Senator Runciman: With the collective "we."

Mr. Bloomer: We all have a stake in it.

Senator Runciman: If it's not coordinated, though, it will not have the same impact. That's my view.

Senator Unger: Mr. Bloomer, you mentioned that CEPA has an MOU with First Nations fire chiefs and first responders. This is sort of to Senator Runciman's question. Is there a way to bring young people into this so they are part of it and it would be part of an educational piece, as well? They need to get involved for better understanding.

Senator MacDonald's point was about being worried about the water aspect of it. These huge carriers are double hulled now, so that's an added measure of safety.

What do you think the government could do to help change this false narrative around the industry?

Mr. Bloomer: For one thing, the tone is evolving with the government. I think it was Senator Eggleton who mentioned that the Prime Minister is sounding a little bit more that we need these things, so the tone is changing, which is very helpful.

There's also an issue of clarity in that we still have a lack of clarity around the interim process on these pipelines as to what additional consultation means, how it will be used and what the consideration of greenhouse gas emissions is going to be. We have proposed rules as to how things will be calculated and so on, but there are things within that which are still unclear. When the NEB makes its recommendation, along with the greenhouse gas piece and the additional consultation, it's not clear how that will all impact and what it will look like. Clarity is really key in all of this, because, as I said, the time for making decisions is getting closer and closer, and the longer there is less clarity, it makes it more difficult for everyone.

Senator Unger: To invoke Senator Runciman, I really agree with his comments about bringing this down to the grassroots or into the weeds — however you want to call it. That's absolutely imperative.

My last question: Do you have any recommendations for our committee as to what we should study around this issue of social licence?

Nous pouvons parler des emplois, des dépenses en capital, et cetera, mais nous devons amener les gens à comprendre réellement l'industrie et à lui faire confiance. C'est là où la confiance et l'acceptabilité sociale se rejoignent; mais il faut accepter l'idée que nous n'obtiendrons pas un consensus total. Il y a les partisans du « laissons le pétrole dans le sol » que nous ne convertirons pas.

Il faut adopter un point de vue pragmatique : se doter de la meilleure information et communiquer le mieux possible avec les collectivités. Voilà qui pourra nous aider.

Le sénateur Runciman : Avec le « nous » collectif.

M. Bloomer : Nous sommes tous partie prenante.

Le sénateur Runciman : S'il n'y a pas de coordination, toutefois, vous n'obtiendrez pas les mêmes résultats. C'est ce que je pense.

La sénatrice Unger : Monsieur Bloomer, vous avez dit que la CEPA a un protocole d'entente avec les chefs de pompiers et les premiers répondants des Premières Nations. Je reviens en quelque sorte à la question du sénateur Runciman. Y a-t-il un moyen d'obtenir la participation des jeunes et d'en faire un volet éducatif également? Ils doivent être mis à profit pour mieux comprendre.

Le sénateur MacDonald a parlé des inquiétudes soulevées par rapport à l'eau. Ces immenses pétroliers sont dotés de coques doubles; c'est une mesure de sécurité supplémentaire.

Selon vous, que pourrait faire le gouvernement pour aider à changer la mauvaise réputation faite aux sociétés pipelinières?

M. Bloomer : Tout d'abord, le ton change avec le gouvernement. C'est le sénateur Eggleton, je crois, qui a mentionné que le premier ministre comprend un peu mieux que nous avons besoin de ces choses, alors, le ton est en train de changer et cela nous aide.

Le processus provisoire pour ces pipelines n'est toujours pas clair, à savoir les consultations supplémentaires à mener, l'utilisation qu'on en fera et si on tiendra compte des émissions de gaz à effet de serre. Nous avons proposé des règles sur la façon de faire les calculs, et cetera, mais certaines choses demeurent floues. Nous ne savons pas quand l'ONE formulera sa recommandation, si les émissions de gaz à effet de serre seront prises en considération et s'il y aura des consultations supplémentaires et nous ne connaissons pas non plus les répercussions de toutes ces inconnues. Les choses doivent être claires, c'est très important, parce que, comme je l'ai dit, le temps de prendre des décisions approche à grands pas et plus les choses demeurent floues, plus la situation devient difficile pour tout le monde.

La sénatrice Unger : Je suis parfaitement d'accord avec le sénateur Runciman lorsqu'il dit qu'il faut viser les publics cibles de base. C'est absolument impératif.

Ma dernière question : avez-vous des recommandations pour notre comité sur la façon dont nous devrions examiner la question de l'acceptabilité sociale?

Mr. Bloomer: I'll go back to the earlier point about getting young folks involved. CEPA has what is called the CEPA Foundation. CEPA itself represents all the operators. We also have the foundation, which is represented by what I'll call a supply chain — all the folks involved in building pipelines and so on. Within that, there is a group called Young Pipeliners Association of Canada, which is now going to be the young pipeliners of the U.S. and Australia. We are very much involved with those. There is that element of what we're doing.

Just to clarify on the MOUs with the fire chiefs of Canada, which includes the First Nations fire chiefs, yes, my desire is to use that as a means to educate people and also attract people to the industry. If you're talking about first response and the skills training you need to have and what you need to do, obviously we will encourage young folks to get involved in that at all levels. It's an opportunity to communicate, just on your point, with new generations.

I would recommend for this committee to advocate for clarity on process and understand that we're not going to get perfect consensus and that we are going to continually improve.

We haven't talked about the NEB a lot in these questions, but I think the NEB plays a vital role as an independent, quasi-judicial body that has been in place and working effectively for 60 years.

I'll go back to what Senator Runciman said about free trade. At the time of the free trade discussions, I was involved in that gas deregulation, and we wanted to access markets and it was all market driven, but we didn't have the great debate of climate change at that point in time. Now it's a manifold issue and there are more social issues around these things, and now we have social media that drives things and can grab the megaphone, so it's a different world right now.

I do think it's important to maintain the NEB as the institution that it is. Modernize it, for sure. We are engaged with the NEB on processes and management systems and so on . Our Integrity First program is a way to push more performance-based regulation into the NEB. We would like to see the auto process revamped because it's not working for the NEB and it's not working for the pipelines to the degree it should be.

There are things, but it does not mean that the institution or that body should not remain in place. I would recommend that this committee address that and address the fact that the NEB has been effective. There is a little bit of a myth out there that pipelines have not been built in the past 10 years, but they have, and the NEB has approved them: Line 9 expansion, Keystone, the first part of Keystone. A number of pipelines have been approved over the past 10 years to allow the industry to grow and access

M. Bloomer : Je vais revenir à la participation des jeunes dont nous avons parlé précédemment. La CEPA représente tous les exploitants. Elle s'est dotée d'une fondation, qui est représentée par ce que j'appellerai une chaîne d'approvisionnement — tous ceux qui s'occupent de la construction des pipelines, et cetera. Ce groupe comprend la Young Pipeliners Association of Canada, qui est en train de devenir l'association des jeunes pipeliniers des États-Unis et de l'Australie. Nous travaillons en étroite collaboration avec ces gens. C'est un élément de nos opérations.

J'aimerais apporter certains éclaircissements sur les protocoles d'entente conclus avec les chefs de pompiers du Canada, y compris les chefs de pompiers des Premières Nations. Oui, je veux utiliser ces ententes pour informer les gens et les attirer dans notre secteur. Si on parle des premiers répondants, de la formation à leur donner, de ce qu'il faut faire, il est évident que nous encouragerons les jeunes à participer à tous les niveaux des opérations. C'est une occasion à saisir pour communiquer avec les nouvelles générations.

Je recommanderais à votre comité de défendre la nécessité de clarifier le processus et de comprendre que nous n'obtiendrons pas un consensus parfait et que nous allons constamment nous améliorer.

Nous n'avons pas beaucoup parlé de l'ONE, mais je crois que l'ONE joue un rôle vital en qualité d'organisme indépendant et quasi judiciaire qui existe et fonctionne efficacement depuis 60 ans.

Je vais revenir à ce que le sénateur Runciman a dit au sujet du libre-échange. À l'époque des discussions sur le libre-échange, j'ai participé à la déréglementation du gaz; nous voulions avoir accès aux marchés, tout était alors axé sur les marchés, mais il n'y avait pas alors le grand débat sur les changements climatiques. Maintenant, c'est un sujet complexe, qui soulève davantage de dilemmes sociaux, et nous avons en plus les médias sociaux qui s'en mêlent et qui ont une grande portée dans la population; nous évoluons donc dans un monde bien différent.

Je crois qu'il est important de maintenir l'ONE, mais il faut le moderniser. Nous collaborons avec cet organisme pour les processus, les systèmes de gestion, et cetera. Notre programme Priorité intégrité nous permet d'amener l'ONE à axer davantage sa réglementation sur le rendement. Nous aimerions qu'il revoit le processus autonome parce qu'il ne fonctionne pas bien pour l'ONE et qu'il ne donne pas les résultats escomptés pour les pipelines non plus.

Il y a des améliorations à apporter, mais cela ne signifie pas pour autant que l'organisme ne devrait pas rester en place. Je recommanderais au comité de se pencher sur cette question et sur le fait que l'ONE a été efficace. Il y a un certain mythe selon lequel aucun pipeline n'a été construit depuis 10 ans, alors que, dans les faits, il y a eu de nouvelles constructions approuvées par l'ONE; il y a eu le prolongement du pipeline 9, Keystone, la première partie de Keystone. Un certain nombre de pipelines ont

markets into the U.S. We need to keep that going, and everything needs to improve. I need to improve, all the time. That should be the focus of how we deal with the NEB I think.

Senator Unger: Thank you very much.

The Chair: Thank you Mr. Bloomer. I would like to thank you for your participation. The committee appreciates the time you took to share your views.

We will have a small procedural motion. On the table in front of you, for information purposes, we have the first report of the Subcommittee on Agenda and Procedure. I would like the clerk to explain why we are doing that.

Daniel Charbonneau, Clerk of the Committee: During the organizational meeting, the committee passed a motion to authorize the subcommittee to designate a member of the committee to be on official business if they are attending a meeting related to the work of the committee, and that the subcommittee will report at the earliest opportunity this designation. Senator MacDonald attended the National Privacy & Data Governance Congress in Calgary, which had symposium on self-driving cars and the privacy issues related to that. The subcommittee has authorized that he be listed as on official committee business during that time.

The Chair: There is no budgetary item. We didn't spend money. He spent money as a senator travelling. You can imagine in 10 years, if we have an Auditor General coming back, we will know on that trip Senator MacDonald had the approval of the subcommittee.

Senator Eggleton: Did he get into a self-driving car?

Senator MacDonald: Not yet.

Senator Unger: With regard to this official Senate business, should prior approval not be received rather than after the fact?

The Chair: We are just basically trying now to anticipate what would happen if an Auditor General were — Senator MacDonald was at a conference where cars were discussed.

Senator MacDonald: I received an invitation to go to a conference. Jim Cowan was speaking at the conference, and they were looking at the issue of privacy and these driverless vehicles, these automated vehicles, so I called him up and found out what the conference was about. It was a week before. I didn't have time to go to the committee. I just went out and then let the committee know I was going, and they decided to follow it up with some paperwork.

Senator Unger: Thank you.

été approuvés au cours des 10 dernières années pour permettre à l'industrie de croître et d'avoir accès aux marchés américains. Nous devons poursuivre sur notre lancée et tout améliorer. J'ai besoin de m'améliorer tout le temps. Voilà ce sur quoi nous devrions nous concentrer dans nos rapports avec l'ONE, je crois.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup.

Le président : Merci, monsieur Bloomer. J'aimerais vous remercier pour votre participation. Le comité vous est reconnaissant du temps que vous avez pris pour lui faire part de vos points de vue.

Nous allons avoir une petite motion de procédure. Vous avez sur la table devant vous, à titre indicatif, le premier rapport du sous-comité du programme et de la procédure. J'aimerais que le greffier vous explique pourquoi nous faisons cela.

Daniel Charbonneau, greffier du comité : Au cours de la réunion d'organisation, le comité a adopté une motion afin d'autoriser le sous-comité du programme et de la procédure à déterminer si un membre qui se déplace au nom du comité pour assister à une réunion se rapportant aux travaux du comité remplit un engagement officiel; le sous-comité doit ensuite faire rapport de sa décision au comité le plus rapidement possible. Le sénateur MacDonald a assisté au National Privacy & Data Governance Congress tenu à Calgary, où on a tenu un symposium sur les voitures automatisées et les questions relatives à la protection des renseignements personnels qui y sont rattachées. Le sous-comité a autorisé l'inscription de sa participation à cette activité comme engagement officiel.

Le président : Il n'y a aucun poste budgétaire. Nous n'avons pas dépensé d'argent pour cela. Le sénateur a utilisé son compte de déplacement. Vous pouvez prévoir que, dans 10 ans, si le vérificateur général examine nos comptes, nous saurons que le déplacement du sénateur MacDonald avait été approuvé par le sous-comité.

Le sénateur Eggleton : A-t-il pris place dans une voiture automatisée?

Le sénateur MacDonald : Pas encore.

La sénatrice Unger : En ce qui concerne les engagements officiels des sénateurs, ne devrait-on pas recevoir l'approbation au préalable et non après le déplacement?

Le président : Nous essayons tout simplement de prévoir ce qui arriverait si un vérificateur général enquêtait — le sénateur MacDonald a assisté à une conférence où on a parlé de voitures.

Le sénateur MacDonald : J'ai reçu une invitation à une conférence. Jim Cowan prenait la parole à cette conférence; on devait examiner la question de la protection des renseignements personnels et de ces véhicules automatisés, sans conducteurs; je l'ai appelé pour savoir ce qu'il en était une semaine avant la conférence. Je n'ai pas eu le temps de présenter une demande au comité. J'y suis simplement allé et j'en ai informé le comité, qui a alors décidé d'appliquer la procédure.

La sénatrice Unger : Merci.

The Chair: Tomorrow evening we will hear from Michael Bourke, President and Chief Executive Officer of the Railway Association of Canada; and from Mr. Glen Wilson, Vice-President, Safety and Environment and Regulatory Affairs of the Canadian Pacific Railway on the study of transport of crude oil in Canada.

At that same meeting, we will also be hearing from the Minister of Infrastructure and Communities and officials on the study of the emerging issues relating to his ministerial mandate letter.

Colleagues, the meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, May 4, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada; and to study emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, tonight our meeting will cover two topics. During the first part, we will be continuing our study into the transportation of crude oil. After, we will be receiving the Minister of Infrastructure and Communities to discuss his mandate letter from the Prime Minister.

I would like to introduce our first witnesses from the railway industry.

[*Translation*]

Please welcome Michael Bourque, President and Chief Executive Officer of the Railway Association of Canada.

[*English*]

And we have Mr. Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs, Canadian Pacific Railway.

We will begin with Mr. Wilson and then we will hear from you, Mr. Bourque. Afterwards, the senators will have questions for you.

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs, Canadian Pacific Railway: Good evening, members of the committee. Thank you for the opportunity to appear before the committee today to discuss the important issue of railway safety and preparedness in the context of crude oil transportation in Canada.

Le président : Demain soir, nous entendrons Michael Bourke, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada, et Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et réglementation du Canadien Pacifique, pour l'étude sur le transport du pétrole brut au Canada.

À la même réunion, nous entendrons également le ministre de l'Infrastructure et des collectivités ainsi que des responsables de ce ministère pour l'étude sur les questions qui se font à ce jour concernant son mandat ministériel.

Chers collègues, la séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 4 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit ce jour à 18 h 45 pour étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada, et pour étudier les questions émergentes reliées à son mandat et les lettres de mandats ministériels.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, notre réunion de ce soir portera sur deux sujets. Durant la première partie, nous continuerons notre étude du transport de pétrole brut. Ensuite, nous accueillerons le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités pour discuter de sa lettre de mandat du premier ministre.

Permettez-moi de présenter tout d'abord les premiers témoins, de l'industrie du transport ferroviaire.

[*Français*]

Je vous présente M. Michael Bourque, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada.

[*Traduction*]

Nous accueillons aussi M. Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et réglementation, du Canadien Pacifique.

Nous allons commencer avec M. Wilson qui sera suivi de M. Bourque, après quoi les sénateurs pourront poser leurs questions.

Glen Watson, Sécurité, environnement et réglementation, chemin de fer Canadien Pacifique : Bonsoir, monsieur le président. Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le comité pour discuter de cette question importante qu'est la sécurité du transport ferroviaire et des mesures prises pour faire face aux accidents dans le contexte du transport de pétrole brut au Canada.

CP, of course, has a very rich and proud history dating back to Confederation as a strong nation-building company that played a crucial role in binding Canada's national economy together, connecting communities and enabling trade and prosperity. We are enormously proud of that history, and we embrace our role in further enabling Canada's economy today and into the future.

Today as one of Canada's two Class 1 railways, we operate a 22,000-kilometre network throughout Canada and the United States, from Vancouver to Montreal and into U.S. hubs such as Minneapolis, Chicago, Kansas City and the northeast U.S. region, including New York and Pennsylvania. We link thousands of communities within the North American economy and with international markets. In 2015, CP moved over 2.6 million carloads of traffic, and approximately two thirds of that traffic moved to or from a port or border gateway as a part of Canada's global trade.

I recognize that I have only a few minutes, so I want to focus now on safety and emergency response, in particular.

Safety is at the heart of everything we do at CP. We are working tirelessly to ensure rail operations are conducted safely and that we continually improve our safety record. Fortunately, the Canadian railway industry is one of the safest in the world. We are very proud that CP has, for the tenth year in a row, earned the distinction of being the safest railway in North America.

As you can see from the graph on my first slide, CP is achieving unprecedented levels in the American railway industry for prevention of train accidents, averaging only 1.3 reportable train accidents for every million miles of train operations in 2015. That's just slightly over half of the industry average. So far in 2016, as you can see on the graph, CP achieved a remarkable 0.69 FRA reportable train accidents per million train miles — over two thirds better than the industry average at the end of 2015.

I could go on at length about all the things that we do at CP to prevent train accidents, but prevention is just one aspect. My understanding is that you are also interested in talking about mitigation and response.

My second slide displays an image of the new DOT or TC-117 tank car. Tank cars, and the DOT-111 specifically, received a lot of attention after the terrible tragedy at Lac-Mégantic. Canada led the way in driving significant improvements to the North American tank car standards. The new 117 car is better in every sense, and when all those

Le CP a un très riche passé remontant aux origines de la Confédération puisqu'il a joué un rôle crucial dans la création de la nation et dans l'instauration d'une économie nationale en permettant à des milliers de collectivités d'être reliées pour faire du commerce et assurer leur prospérité. Nous sommes extrêmement fiers de ce passé et tenons à continuer de jouer ce rôle pour soutenir toujours mieux l'économie du Canada, aujourd'hui et demain.

Le CP est l'une des deux compagnies de chemin de fer de classe 1 du Canada. Nous exploitons un réseau de 22 000 km de voies ferrées au Canada et aux États-Unis, de Vancouver à Montréal jusqu'aux plaques tournantes américaines que sont des villes comme Minneapolis, Chicago, Kansas City et, dans la région Nord-Est des États-Unis, New York et la Pennsylvanie. Nous relions des milliers de collectivités nord-américaines aux marchés internationaux. En 2015, le CP a acheminé plus de 2,6 millions de wagons de marchandises dont environ les deux tiers sont passés par un port ou par une voie d'accès frontalière au réseau de commerce mondial du Canada.

Comme je n'ai que quelques minutes, je vais me concentrer tout de suite sur les questions de sécurité et de préparation aux crises.

La sécurité est le cœur même de tout ce que nous faisons au CP. Nous travaillons sans relâche pour nous assurer que nos opérations ferroviaires s'effectuent en toute sécurité, et nous nous efforçons toujours d'améliorer continuellement nos résultats à cet égard. Heureusement, l'industrie canadienne du transport ferroviaire est l'une des plus sécuritaires au monde. Nous sommes très fiers que le CP ait obtenu pour la dixième année d'affilée la distinction d'être la compagnie de chemin de fer la plus sécuritaire en Amérique du Nord.

Comme vous pouvez le voir sur le graphique de ma première diapo, le CP affiche des résultats sans précédent dans l'industrie ferroviaire américaine pour la prévention des accidents de chemin de fer, puisqu'il n'a eu en moyenne que 1,3 accident ferroviaire devant être déclaré pour chaque million de milles de transport en 2015. Cela représente juste un peu plus que la moitié de la moyenne pour toute l'industrie. Pour 2016, jusqu'à présent, comme le montre le graphique, le CP a obtenu une moyenne remarquable de 0,69 accident devant être déclaré pour chaque million de milles de transport par chemin de fer, soit plus de deux tiers de mieux que la moyenne de toute l'industrie à la fin de 2015.

Ma deuxième diapositive vous présente une image du nouveau wagon-citerne TC-117 du ministère des Transports. Les wagons-citernes, notamment le TC-111, ont beaucoup retenu l'attention après la terrible tragédie de Lac-Mégantic.

Le Canada a été un chef de file dans la mise en œuvre d'améliorations importantes aux normes des wagons-citernes en Amérique du Nord. Le nouveau TC-117 est meilleur à tous égards que ses prédécesseurs quand on tient compte de toutes les améliorations apportées qui, prises ensemble, ramènent à seulement 2,9 p. 100 le risque d'un déversement en cas

enhancements are put together, it reduces the probability of a release in the event of an accident from 19.6 per cent with the DOT-111 car down to just 2.9 per cent with the new 117 car. This is a huge step forward in mitigating the potential severity of an accident for those rare times when they do occur.

The last topic I want to touch on, and one which I understand you have a strong interest in, is emergency response.

CP has been in the business of hauling dangerous commodities for more than a century, and we have been investing in emergency response preparedness for many decades. In today's economy, we move over half a million regulated shipments each year made up of 350 to 400 distinct dangerous goods products, including products which are classified as toxic inhalation hazards and considered to have far greater risks than crude oil.

Our industry averages over 99.997 per cent of those dangerous good shipments reaching their destination safely and without an accident-based release. In some years, that number at CP has been 100 because of our industry-leading train accident rate. You should also understand that those figures include some very minor events where the release of a regulated product was literally scooped up with a shovel. My focus will not be on how we prepare for that but how we prepare and respond to those very rare events when a train accident involves a more significant release.

There are five pillars to CP's approach to emergency response. I have one brief slide to show you for each.

The first pillar of CP's emergency response program is expertise. We have a team of highly trained experts available 24-7 across our network, and that includes both our own internal team of dangerous goods officers and the access we have to hundreds of contractors who can rapidly deploy experts in any field we might need. It also includes the shippers, who are required in Canada to maintain 24-7 support for certain dangerous products while they are in transport.

By the way, one of the pictures on the slide, the one on the left, shows members of the CP team delivering training on Lake Champlain in New York, a training program that our team developed from methods of dealing with an oil spill into iced-over waterways. This training has since been mimicked by various others and delivered to many responders in the U.S. and Canada.

The second pillar of our response program is equipment, and you should know that CP has invested millions of dollars into the kinds of response equipment you see in the photo on the

d'accident, contre 19,6 p. 100 pour le TC-111. Il s'agit là d'un énorme progrès pour atténuer la gravité potentielle d'un accident dans les rares cas où il s'en produit.

La dernière question que je veux aborder, car je sais qu'elle vous intéresse vivement, est celle de la réaction aux crises.

Le CP transporte des marchandises dangereuses depuis plus d'un siècle, et nous avons investi pendant des décennies dans les mesures de préparation aux situations de crise. Dans l'économie d'aujourd'hui, nous transportons chaque année plus d'un demi-million d'expéditions réglementées composées de 350 à 400 produits dangereux différents, dont des produits considérés comme toxiques en cas d'inhalation et posant des risques beaucoup plus élevés que le pétrole brut.

En moyenne, plus de 99,997 p. 100 de toutes les expéditions de marchandises dangereuses de notre industrie arrivent à bon port en toute sécurité et sans qu'il y ait eu le moindre déversement causé par un accident. Certaines années, le CP a atteint 100 p. 100 à ce chapitre, ce qui reflète le fait que nous sommes la première compagnie de notre industrie au chapitre de la sécurité ferroviaire. Je tiens à préciser que ces chiffres comprennent aussi certains événements tout à fait mineurs où un produit réglementé qui avait été déversé a pu être récupéré à la pelle. Je ne vais pas m'attarder sur ce genre de situation et je vais plutôt me concentrer sur la manière dont nous nous préparons à réagir dans les cas très rares où un accident de chemin de fer implique un déversement plus important.

La manière dont le CP conçoit la réaction aux situations d'urgence repose sur cinq piliers. J'ai préparé une petite diapo sur chacun pour vous les présenter à tour de rôle.

Le premier de ces piliers est l'expertise. Nous avons une équipe d'experts hautement qualifiés qui sont disponibles 24 heures sur 24, sept jours sur sept, dans tout notre réseau. Cette équipe comprend notre propre équipe d'experts sur les marchandises dangereuses, à laquelle il faut ajouter notre accès à des entrepreneurs qui peuvent rapidement déployer leurs propres experts dans n'importe quel domaine en cas de besoin. Ce réseau comprend aussi les expéditeurs, qui sont tenus au Canada d'assurer un soutien 24 heures sur 24, sept jours sur sept, pour certains produits dangereux pendant leur transport.

Je précise en passant que l'une des photos de la diapo, sur la gauche, vous montre des membres de l'équipe du CP dispensant de la formation dans un centre du lac Champlain, dans l'État de New York. Il s'agit d'un programme de formation que notre équipe a mis au point sur les méthodes permettant de faire face à un déversement de pétrole dans un cours d'eau infesté de glaces. Ce programme de formation a maintenant été repris par d'autres transporteurs et il est dispensé à de nombreux intervenants aux États-Unis et au Canada.

Le deuxième pilier de notre programme d'intervention est l'équipement, et vous devez savoir que le CP investit des millions de dollars dans le genre d'équipement d'intervention que vous

next slide. This includes 12 foam trailers around our network which are designed to fight fires involving crude oil and other flammable liquids.

Railways have access to more than just their own equipment. CP and CN work together in Canada through a mutual aid agreement that has seen CP trailers deployed numerous times to incidents on CN. In fact CP started to buy fire trailers as part of its normal response program when crude oil transportation was growing in 2011 and 2012 and long before Lac-Mégantic happened. CP was in fact able to deploy one of its fire trailers to assist with the response in Lac-Mégantic.

The third pillar of CP's response program is the extensive training we provide to help emergency responders better understand railways and prepare for any railway emergencies. In 2015 this involved 272 events and 7,506 responders or emergency personnel being trained by CP's dangerous goods team. In addition to those community-based events where we bring the training and exercise into communities on our network, our team also delivers specialized training courses at firefighting colleges, like the one pictured on the left in my next slide, in Ontario; and we have sponsored over 200 firefighters in Canada going to the world-class facility at Pueblo, also pictured on the slide. As you can see from the quotes, the feedback about the quality of this training is extremely positive.

The fourth pillar of our program is donations to assist fire colleges or fire departments with equipment or training needs. You can see a loading-rack fire mockup on the next slide for a training facility in Melville, Saskatchewan, to which CP donated two tank cars.

The fifth pillar of our program that I have referred to is information sharing. The images on the slide show our community planning guide that is available through CP's website, as well as the disclosure that CP does under Protective Direction 32 to allow emergency planners to know what products are moving through their community and to plan accordingly. As you likely saw, enhancements to this approach were announced last week by Minister Garneau, and CP is preparing to implement these changes.

voyez sur la photo de la diapositive suivante. Cela comprend 12 camions de dispersion de mousse, répartis dans tout notre réseau et conçus pour lutter contre les incendies impliquant du pétrole brut ou d'autres liquides inflammables.

Les compagnies de chemin de fer ne sont pas limitées à leur propre équipement. Elles ont accès à l'équipement d'autres entreprises. Ainsi, le CP et le CN travaillent ensemble au Canada dans le cadre d'un accord d'aide mutuelle en vertu duquel des camions du CP ont souvent été utilisés pour faire face à des accidents du CN. De fait, le CP a commencé à acheter des camions anti-incendie dans le cadre de son programme d'intervention normal lorsque le transport de pétrole a pris de l'expansion en 2011 et en 2012, longtemps avant l'accident de Lac-Mégantic. En fait, le CP avait déployé l'un de ses camions anti-incendie pour appuyer l'intervention à Lac-Mégantic.

Le troisième pilier du programme d'intervention du CP est un programme intensif d'entraînement que nous dispensons pour aider les intervenants dans les situations d'urgence à mieux comprendre les chemins de fer et la manière de se préparer à n'importe quelle crise ferroviaire. En 2015, cela a concerné 272 événements et l'entraînement de 7 506 intervenants ou agents de réaction aux crises, entraînement dispensé par l'équipe des marchandises dangereuses du CP. Outre ces activités à caractère communautaire, nous dispensons de la formation et de l'entraînement pratique dans les collectivités faisant partie de notre réseau, et notre équipe dispense des cours d'entraînement spécialisé dans les collèges offrant des cours sur la lutte contre les incendies, comme celui qui est présenté dans la partie gauche de ma diapositive suivante, en Ontario; nous avons aussi parrainé plus de 200 pompiers du Canada qui sont allés à l'établissement de niveau mondial de Pueblo, également représenté sur la diapositive. Comme vous pouvez le voir en lisant les citations, les réactions sont extrêmement positives sur la qualité de cette formation.

Le quatrième pilier de notre programme se compose de dons pour aider les collèges et les casernes de pompiers à couvrir leurs besoins en équipement et en formation professionnelle. Vous pouvez voir sur la diapositive suivante une maquette de plateforme de chargement de matériel de pompiers dans un établissement de formation de Melville, en Saskatchewan, auquel le CP a fait don de deux wagons-citernes.

Le cinquième pilier de notre programme est le partage de renseignements. La diapositive que je vous montre maintenant présente notre guide de planification communautaire qui est disponible sur notre site web, ainsi que la divulgation que fait le CP en vertu de l'Ordre préventif numéro 32 pour permettre aux intervenants des situations de crise de savoir quels produits vont traverser leurs collectivités, afin de dresser des plans en conséquence. Comme vous l'avez sans doute constaté, le ministre Garneau a annoncé la semaine dernière des améliorations à cette politique, et le CP se prépare déjà à mettre ces changements en œuvre.

The third element of information sharing is the real-time access that emergency responders have through a tool called AskRail. Any responder with the app can enter a car number and instantaneously receive information about the product in that car and then link to the emergency response guidebook for that product. It's a powerful tool that has received glowing praise from those who have used it.

While I'm very proud of our approach to emergency response, what matters most is that it delivers on those rare occasions when it's needed. The final slide I will show you has a picture of one of those rare events when we had a derailment in early 2015, the result of which was tank cars of ethanol going into the Mississippi River in Iowa. The quotes from the slide come from that derailment and another one in Watertown, Wisconsin. In both cases they show the confidence of the regulators and communities involved that CP brings significant expertise and resources to a rapid and highly effective response. It's that assurance that I want to leave you with: CP is the safest railway in North America, derailments are very rare, releases of dangerous goods are even rarer, but CP is continually planning for emergency response and brings top-notch response capability to those rare events when they do occur.

Thank you, Mr. Chair and committee members.

The Chair: Thank you, Mr. Wilson. Mr. Bourque?

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada: Thank you and thanks for having me here again. I'm glad to be on your frequent flyer program. I'm really delighted to be here to talk about this topic, and I'm going to pick up on a couple of points that my colleague Mr. Wilson mentioned. You'll see that on my first slide in fact I have a chart which supports the CP position because it shows a very good safety record in relation to U.S. railroads and just a very excellent safety record in general.

We do have a very low accident rate in Canada, despite our carloads having increased year over year, and so it shows that Canada's rail system is a safe way to transport dangerous goods, millions of carloads of essential goods, such as heating oil, gasoline and jet fuel, and many other dangerous goods. In fact, there are over 250 dangerous goods that travel by rail, and they move safely every year; 99.99 per cent of them reach their destination safely.

Le troisième élément à mentionner au sujet du partage de renseignements est l'accès en temps réel qui est offert aux intervenants des situations d'urgence grâce à une application qui s'appelle Askrail. Il suffit à n'importe quel intervenant d'urgence possédant l'application d'y inscrire un numéro de wagon pour recevoir instantanément des informations sur le produit qu'il contient et obtenir un lien avec le guide d'intervention spécialisé concernant ce produit. C'est un outil puissant qui a fait l'objet de nombreux éloges de la part de ceux qui l'ont utilisé.

Bien que je sois très fier de notre démarche en matière de réaction aux situations de crise, ce qui compte avant tout, c'est qu'elle soit très efficace dans les cas où elle est nécessaire. Ma dernière diapositive vous montre l'image d'un de ces rares cas où nous avons eu un déraillement, début 2015, qui a entraîné des wagons-citernes d'éthanol à plonger dans le Mississippi, en Iowa. Les citations que vous voyez sur la diapositive proviennent de ce déraillement et d'un autre à Watertown, au Wisconsin. On constate dans les deux cas la confiance qu'ont les organismes de réglementation et les collectivités concernées dans le fait que le CP apporte une expertise importante et des ressources précieuses pour une intervention rapide et hautement efficace. C'est sur cette assurance que je voudrais vous laisser. Le CP est la compagnie de chemin de fer la plus sécuritaire en Amérique du Nord, les déraillements sont très rares, les déversements de marchandises dangereuses encore plus, mais le CP améliore continuellement ses mesures d'intervention en cas de crise et a une capacité d'intervention de tout premier ordre dans les rares cas où un accident se produit.

Merci de votre attention, monsieur le président et membres du comité.

Le président : Merci, monsieur Wilson. Monsieur Bourque, vous avez la parole.

Michael Bourque (président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada) : Merci, monsieur le président, de m'accueillir de nouveau. Je suis heureux de faire partie de votre programme de fidélisation de la clientèle! Je suis vraiment ravi de pouvoir vous parler de ce sujet, ce qui me donnera l'occasion de revenir sur quelques remarques de mon collègue, M. Wilson. Vous voyez sur ma première diapositive un graphique indiquant que nous appuyons la position du CP, entreprise qui possède de très bons résultats en matière de sécurité par rapport aux compagnies de chemin de fer américaines et, de toute façon, de manière générale.

Nous avons un très faible taux d'accidents de chemin de fer au Canada, et ce, bien que le nombre de wagons transportés ait augmenté année après année. Cela montre que le système ferroviaire du Canada est un système sécuritaire pour transporter des marchandises dangereuses. Avec des millions de wagons de produits dangereux tels que du mazout, de l'essence, du kérosène et beaucoup d'autres. Il y a en fait plus de 250 produits dangereux qui sont transportés par chemin de fer

The other point that Glen mentioned is that a majority of train accidents occur in yards. So when you look at the statistics produced by the Transportation Safety Board, they can maybe raise questions, but the fact is everything is counted and many of them are yards and are small releases.

I will turn briefly to some of the measures that have been taken by government since the accident at Lac-Mégantic. Often we hear these days that safety on rail is the number one concern. Many new people have been elected in the other place who don't know that much about the regulation and actions that were taken by the previous government over these last couple of years, but these are just some of these actions, including new rules for train securement; insurance; rules for operating what we call key trains, which are trains moving dangerous goods; the new tank car standards that Glen mentioned; and the phasing out of the old DOT-111s.

I could go on, but it's safe to say that a number of new rules and regulatory requirements have been put into place following that tragic accident and in response to the TSB report.

Over that same period — and my next slide shows a little bit about what we do beyond what's required — we've launched a number of new initiatives. Glen mentioned many for his company. In fact all the companies are engaged in outreach to their communities, in emergency response training. The Railway Association itself has railway response training. We have a training tank car that we use. We move it around the network and train first responders in various communities.

We have people out training employees of plant communities, first responders and the like, and we participate in a number of outreach activities known as TRANSCAER, which was invented by the chemical industry and stands for Transportation Community Awareness and Emergency Response. So we do thousands of these outreach events with our expertise. We do this with some of the logos you see here, some of the organizations we collaborate with.

The other thing I thought I'd mention today relates to real-time information. Glen mentioned it briefly, but I think it's really worth noting. We are often asked about the information of dangerous goods going through communities and the information about those goods.

en toute sécurité chaque année. Je peux vous dire que 99,99 p. 100 d'entre eux arrivent à destination en toute sécurité.

Glen a mentionné aussi que la majeure partie des accidents de chemin de fer se produisent dans les gares de triage. Donc, si vous examinez les statistiques du Bureau de la sécurité des transports, vous pouvez vous poser des questions, car le bureau comptabilise tous les accidents de la même manière, même ceux qui se produisent dans les gares de triage avec de petits déversements.

Je vais passer maintenant rapidement à certaines des mesures prises par le gouvernement depuis l'accident de Lac-Mégantic. On entend souvent dire ces jours-ci que la sécurité du transport ferroviaire est la préoccupation numéro un. Beaucoup des nouveaux députés qui sont arrivés récemment ne savent pas grand-chose de la réglementation et des mesures qui ont été prises par le gouvernement précédent au cours des dernières années. Parmi ces mesures, je peux mentionner les nouvelles règles sur l'immobilisation des trains et sur l'assurance, et les règles sur l'exploitation de ce que nous appelons les trains-clés, qui sont les trains transportant des marchandises dangereuses, les nouvelles normes sur les wagons-citernes dont a parlé Glen et la mise hors service progressive des vieux TC-111.

Je pourrais continuer, mais il est parfaitement clair qu'un certain nombre de nouvelles règles et de nouvelles exigences réglementaires ont été mises en œuvre à la suite de ce tragique accident et en réponse au rapport du BST.

La diapositive suivante montre que, durant la même période, nous sommes allés un peu au-delà de ce qui était nécessaire et avons lancé un certain nombre de nouvelles initiatives. Glen a mentionné beaucoup de celles qui ont été prises par son entreprise. En fait, toutes les compagnies ont lancé des programmes d'information et d'entraînement sur la réaction aux situations d'urgence dans leurs collectivités. L'Association des chemins de fer elle-même dispense de la formation sur la réaction aux accidents ferroviaires. Nous avons un wagon-citerne que nous utilisons à cette fin. Nous le faisons circuler sur le réseau pour former les premiers intervenants dans diverses collectivités.

Nous avons des personnes qui forment des employés, tels que des premiers intervenants, dans des collectivités où il y a des usines et nous participons à diverses activités d'information connues sous l'appellation TRANSCAER, qui a été inventée par l'industrie chimique et signifie Programme de perception des risques et de planification en cas d'urgence relié au transport. Nous participons donc à des milliers d'activités d'information pour faire profiter les collectivités de notre expertise. Vous voyez maintenant sur la diapositive les logos de certaines des organisations avec lesquelles nous collaborons.

L'autre chose dont je voudrais parler aujourd'hui est l'information en temps réel. Glen en a parlé brièvement, mais je pense qu'il vaut la peine d'y revenir. On nous interroge souvent au sujet de l'information. On nous demande souvent des informations sur les marchandises dangereuses qui traversent nos collectivités.

We provide this information in real time. We do that using an app for your smartphone which we provide to first responders. There are over 2,000 first responders in Canada who have this app on their phones. They enter the number on the tank car into their phone, and it tells them what's in that car and what's on that train. So they can look at that at any time, but obviously it's there in the case of an incident so that they have accurate real-time information about the contents of that train.

We also provide information in advance. It's historical information, but we provide it to the cities that register for it. It's quite detailed, and they can use it for training and response planning.

This is my final slide. I'll try to be brief on this, to stay within our time limit. What I have talked about so far relates to our obligation around transporting dangerous goods. I hope we've conveyed the fact that we are very concerned about safety. Our record of 99.99 per cent is excellent, and we are always pushing for 100 per cent. We're doing our utmost to prevent accidents but also to be prepared for them, to provide information to communities, and so on.

Since today is May 4, for those of you who pay attention to these funny things, I will briefly talk about what I think is the next frontier in terms of rail safety. I'm pleased to hear that you have the Minister of Infrastructure coming in to see you next because I'm hoping that I will leave you with some questions for him.

Ninety-one per cent of rail fatalities over the past 10 years have been at railway-roadway crossings or the result of trespassing incidents. When I say trespassing, that includes everyone from snowmobilers and ATV drivers using railway property, to people walking home from the pub wearing earphones. It also includes suicides.

In other words, these are areas that require a partnership approach from society. Railways own and operate the crossings, and the municipalities maintain the road at the crossing. It's a partnership, but these are high-risk areas where we need to do a better job in protecting crossings and, especially, eliminating crossings, because the safest crossing is the one that has been closed.

From a trade standpoint, we need to take a corridor approach the way we did at Roberts Bank when there was a concerted effort around the Vancouver gateway. All the partners came together — railways, municipalities, federal and provincial governments — and there was an assessment of that corridor. Crossings were closed, others were grade-separated, and the result

Nous dispensons de l'information en temps réel. Nous le faisons au moyen d'une application de téléphone intelligent que nous fournissons aux premiers intervenants. Il y a plus de 2 000 premiers intervenants au Canada qui ont téléchargé cette application sur leur téléphone. Il leur suffit d'y introduire le numéro d'un wagon pour savoir ce que celui-ci contient. Ils peuvent donc obtenir cette information à n'importe quel moment et il est évident qu'elle est particulièrement utile en cas d'accident, lorsqu'il est crucial d'avoir immédiatement des informations parfaitement exactes sur les produits concernés.

Nous fournissons également de l'information à l'avance. Il s'agit d'informations sur les accidents passés que nous fournissons aux municipalités qui s'enregistrent pour la recevoir. C'est une information très détaillée qu'elles peuvent utiliser dans leurs programmes de formation et de planification des mesures d'urgence.

Voici ma dernière diapositive. J'essaierai d'être bref à ce sujet, pour ne pas dépasser mon temps de parole. Ce dont j'ai parlé jusqu'à présent concerne nos obligations relativement au transport de marchandises dangereuses. J'espère vous avoir convaincus que nous attachons beaucoup d'importance à la sécurité. Notre résultat de 99,99 p. 100 est excellent, mais nous visons constamment 100 p. 100. Nous faisons le maximum pour prévenir les accidents et aussi pour nous préparer à y réagir, notamment en dispensant de l'information aux collectivités.

Comme nous sommes aujourd'hui le 4 mai, et je dis ceci pour ceux qui prêtent attention aux choses bizarres, je vais vous parler brièvement de ce que je pense être la prochaine frontière en matière de sécurité ferroviaire. Je suis heureux d'apprendre que vous accueillerez bientôt le ministre de l'Infrastructure, car j'aimerais vous suggérer quelques questions à lui poser.

Au cours des 10 dernières années, 91 p. 100 des accidents mortels de chemin de fer se sont produits à des passages à niveau ou lors d'intrusions. Quand je parle d'intrusions, je veux parler de conducteurs de motoneiges ou de véhicules tout-terrain qui ont circulé illégalement sur des propriétés ferroviaires, ou de gens qui sont rentrés chez eux à pied en sortant d'un bar avec des écouteurs sur les oreilles. Cela comprend aussi les suicides.

Autrement dit, il s'agit de situations qui appellent une approche de partenariat avec la société civile. Les compagnies de chemin de fer possèdent et exploitent les passages à niveau, mais ce sont les municipalités qui assurent l'entretien des routes à ces endroits. Il doit donc y avoir un partenariat, car ce sont des secteurs à risque élevé et il importe que nous fassions mieux pour protéger la population et, surtout, pour éliminer les passages à niveau parce que le passage à niveau le plus sécuritaire est celui qui a été supprimé.

D'un point de vue général, nous devons envisager ces situations comme des corridors de transport, comme nous l'avons fait à Roberts Bank, dans le cadre d'un effort concerté au sujet de la porte d'accès de Vancouver. Toutes les parties concernées se sont réunies, les compagnies de chemin de fer, les municipalités et les gouvernements fédéral et provincial pour examiner la

has been fewer accidents, better safety, a better trade route to the port and, obviously, a lot more convenience for the residents who now have a bridge instead of having to wait at a level crossing.

Going forward, we need to talk about how we can improve the safety record in the areas of crossings and trespassing. I will tell you briefly about the three approaches that we have and leave you with that.

The first is funding for crossings. The federal government has a Grade Crossing Improvement Program. We would like to see additional funds put into it, and we'd also like to see provincial railways have the ability to apply for funds under that program.

There is a railway Grade Crossing Closure Program where you pay municipalities or private landowners to close a crossing. Some years ago, Via Rail effectively used that program to pay a number of small landowners to close crossings, and they saw safety improvements as a result. We'd like to see more funding for that program.

We also have a proximity initiative. These are guidelines for municipal development within proximity of railway property. They were developed by the Railway Association with the Federation of Canadian Municipalities. It's a joint partnership document. We'd like to see more municipalities adopt these guidelines, which are entirely voluntary.

Finally we have Operation Lifesaver, which you may have heard of last week, which was Rail Safety Week. It is a program jointly funded by the Railway Association and Transport Canada to educate people about the dangers of trespassing. This is where we send a lot of CP and CN police into schools to talk to little kids, and we use a lot of social media and have a lot of other activities.

Those three items, I think, are the future of railway safety.

The Chair: We have the minister coming at 7:45, so even though I am known to be generous, I will probably ask colleagues to ask short questions, and perhaps the people at the table could give shorter answers, too.

I would like to introduce the senators around the table: Senator Black from Alberta, Senator Runciman from Ontario, Senator Eggleton from Toronto, Senator Mercer from Nova Scotia, Senator Doyle from Newfoundland and Labrador, Senator

situation de ce corridor. Des passages à niveau ont été supprimés, d'autres ont été réaménagés et le résultat est qu'il y a eu moins d'accidents, plus de sécurité et une meilleure voie d'accès au port. Évidemment, il en est résulté plus de commodité pour les résidants qui peuvent maintenant emprunter un pont au lieu d'être obligés d'attendre à un passage à niveau.

Pour l'avenir, nous allons devoir réfléchir à la manière dont nous pourrions améliorer la sécurité aux passages à niveau et réduire les intrusions. Je veux vous parler brièvement de trois approches que nous avons à ce sujet, ce qui sera ma conclusion.

La première est de consacrer des fonds à l'amélioration des passages à niveau. Le gouvernement fédéral gère un Programme d'amélioration des passages à niveau et nous souhaiterions que son budget soit augmenté. Nous aimerions aussi que les compagnies de chemin de fer provinciales puissent demander des fonds au titre de ce programme.

Il y a aussi un Programme de fermeture de passages à niveau qui permet de payer des municipalités ou des propriétaires privés pour une suppression. Il y a quelques années, VIA Rail avait utilisé efficacement ce programme pour payer un certain nombre de petits propriétaires fonciers afin de supprimer des passages à niveau, ce qui avait entraîné une nette amélioration de la sécurité. Nous aimerions que le gouvernement consacre également plus d'argent à ce programme.

Nous avons aussi une initiative de proximité. Il s'agit de lignes directrices pour l'aménagement municipal à proximité des propriétés ferroviaires. Elles ont été formulées par l'Association des chemins de fer avec la Fédération canadienne des municipalités. Il s'agit d'un document de partenariat. Nous aimerions qu'un plus grand nombre de municipalités adoptent ces lignes directrices, qui sont totalement volontaires.

Enfin, il y a l'Opération Lifesaver, dont vous avez peut-être entendu parler la semaine dernière; c'était la Semaine de sensibilisation à la sécurité ferroviaire. C'est un programme qui est financé conjointement par l'Association des chemins de fer et Transports Canada et qui vise à sensibiliser la population au sujet du danger de s'aventurer sur les voies ferrées. Avec ce programme, nous envoyons de nombreux membres de la police du CPCF et du CN dans les écoles pour qu'ils parlent aux enfants; nous utilisons aussi beaucoup les médias sociaux et exerçons de nombreuses autres activités.

Je crois que l'avenir de la sécurité ferroviaire repose sur ces trois volets.

Le président : Le ministre arrive à 19 h 45 et même si j'ai la réputation d'être généreux, je vais probablement inviter mes collègues à poser de brèves questions et peut-être même demander aux gens qui ont pris place à la table de fournir également de courtes réponses.

J'aimerais présenter les sénateurs qui sont ici : le sénateur Black de l'Alberta, le sénateur Runciman de l'Ontario, le sénateur Eggleton de Toronto, le sénateur Mercer de Nouvelle-Écosse, le sénateur Doyle de Terre-Neuve-et-Labrador, la sénatrice Unger

Unger from Alberta, Senator Boisvenu from Quebec and, the first person who will ask questions, Senator MacDonald from Nova Scotia.

Senator MacDonald: Thank you, chair, and thank you, gentlemen, for your presentations this evening.

The first thing I'd like some reflection on is the catastrophic event at Lac-Mégantic. If you had been carrying bitumen in those cars, would the result have been the same? What's the flashpoint of that stuff?

Mr. Wilson: I do not know the precise flashpoints, but they are very different. Heavy bitumen is a much different product, and its flashpoint is far higher, meaning it is less likely to ignite.

Senator MacDonald: I was looking at some data today, although I don't have it in front of me. There has been a lot of growth in railcar movement of petroleum over the last four or five years, particularly when there was a large gap between the Brent pricing for oil and the West Texas, or discounted, price. That's tightening up now, and I notice the increase in exports by rail. I assume that most of that is exported to the U.S., based on the data I'm looking at.

Mr. Wilson: I would say all of it.

Senator MacDonald: Okay. Of course, oil that goes to the U.S. is either going to be sold at the West Texas price or a discounted price. If that oil was to go by rail — let's say to the East or West Coast — you have the ability to get Brent pricing. What are the economics of that? Naturally, I believe that a fixed pipeline would theoretically be safer than moving it by rail car, although rail's safety record is very good, but the economics are different in rail, of course.

My understanding is that the big cost is the first 15, 20 or 100 miles, but when you start moving things over 1,000 or 2,000 miles, the economics get better in terms of a product of this nature.

Let us say we were to take this oil to the East Coast by rail. Is the Brent price strong enough to make it economically viable until we get to the point where a pipeline can be established and finalized?

Mr. Wilson: I'm afraid I will have to start with the caveat that I'm a little beyond my depth of expertise and role in striking out on this one. One of the things about transportation by rail is that it's very scalable, and the service, as you alluded to, can be ramped up very quickly, and it has been coming down quite quickly as well, quicker than we'd like.

The economics of transporting oil to a port, for the shipper or the oil company, would have to take in the marine transportation and other factors. For the rail portion of it, the length of haul you referred to is a factor, but it is only a starting point for rail

de l'Alberta, le sénateur Boisvenu du Québec et, la première personne qui va poser des questions, le sénateur MacDonald de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur MacDonald : Merci, monsieur le président et merci, messieurs, pour les exposés que vous avez présentés ce soir.

J'aimerais d'abord revenir sur la catastrophe survenue à Lac-Mégantic. Si ces wagons avaient transporté du bitume, le résultat aurait-il été le même? Quel est le point d'éclair de cette substance?

M. Wilson : Je ne connais pas les points d'éclair exacts, mais ils sont très différents. Le bitume est un produit tout à fait différent et son point d'éclair est beaucoup plus élevé, ce qui veut dire qu'il s'enflamme plus difficilement.

Le sénateur MacDonald : J'ai examiné des données aujourd'hui, même si je ne les ai pas avec moi. Le transport du pétrole par chemin de fer a beaucoup augmenté ces quatre ou cinq dernières années, en particulier parce qu'il y avait un écart important entre le prix du pétrole Brent et le prix du West Texas, un prix à discompte. Cet écart se resserre en ce moment et j'ai remarqué qu'il y avait eu un accroissement du transport ferroviaire. Je pense que la plupart de ce pétrole est exporté vers les États-Unis, d'après les données que j'ai examinées.

M. Wilson : Je dirais que c'est sa seule destination.

Le sénateur MacDonald : Très bien. Bien entendu, le pétrole qui est exporté aux États-Unis est vendu au prix du West Texas ou à un prix de discompte. Si ce pétrole devait être transporté par chemin de fer — disons vers la côte Est ou la côte Ouest — vous pourriez le vendre au prix du Brent. Quels sont les aspects économiques de tout cela? Naturellement, je pense qu'un pipeline fixe serait en théorie beaucoup plus sûr que le transport par wagon, même si le dossier de la sécurité des chemins de fer est très bon, mais les aspects économiques diffèrent également pour le transport par chemin de fer.

Je crois que la plus grande partie du coût correspond aux 15, 20 ou 100 premiers milles, mais lorsqu'on parle de distances de plus de 1 000 ou 2 000 milles, les coûts diminuent pour un produit de ce genre.

Supposons que nous transportions ce pétrole vers la côte Est par chemin de fer. Le prix du Brent est-il suffisamment élevé pour que cela soit rentable, en attendant qu'un pipeline soit construit et opérationnel?

M. Wilson : Je crains devoir vous avertir dès le début que je ne suis pas un spécialiste de cette question. Un des aspects du transport par chemin de fer est qu'il est facilement modulable et que le service, et comme vous y avez fait allusion, peut être renforcé très rapidement; il a d'ailleurs diminué très rapidement aussi, plus rapidement que nous l'aurions aimé.

L'aspect économique du transport du pétrole vers un port, pour un expéditeur ou une compagnie pétrolière, doit prendre en compte le coût du transport par bateau et d'autres facteurs. Pour la partie chemin de fer, la longueur du trajet que vous avez

economics. In all, I think the rail piece of it can be economic with some increase in the base price of a barrel of oil, but I don't think it needs a lot.

Senator MacDonald: There is no doubt that the price of a barrel of oil that's exported out of a port that gets Brent pricing will be more lucrative than a barrel of oil that goes to the U.S., in terms of its price point.

Mr. Wilson: I would say that's correct.

Senator MacDonald: The government is talking about going to a greener economy. On all the railways in this country, all of the locomotives run on diesel. Is there planning on the books for the railways to convert their diesels either to LNG or CNG, compressed natural gas? This is, I believe, one of the quickest and most expeditious ways to reduce carbon and everything associated with it. Could you bring us up to date on any plans you have in this regard?

Mr. Wilson: There have been a number of tests of CNG and LNG locomotives, but there are a lot of difficulties in implementing it.

The first point I would emphasize is that railways move in the order of 70 per cent of surface freight transportation and contribute only 3 per cent of the emissions for that sector. Railways, by nature, are part of the solution and not part of the problem. Reliance on diesel, if you look at railways in that light to start with, then you have to look at how do we keep railways efficient? There is no infrastructure built up for CNG and LNG operations. They are being tested, but there is a great deal of horsepower and other needs that diesel supplies that LNG and CNG are still being tested for.

Mr. Bourque: We have a Locomotive Emissions Monitoring Program, an MOU with the Department of Environment. The results are audited. We have reduced our emissions despite growth in traffic. The way we have done that is through more high-efficiency, low-emitting engines, which companies have invested in, and also through measures to make trains longer and more efficient and to take out bottlenecks in the network. This came up recently with respect to interswitching. When you start to add more bottlenecks into the network, you can potentially clog up the network, and also emissions will increase.

To Glen's point, the focus needs to be on getting the long-haul truck traffic onto train because you will get a much bigger lift on an emissions, pollution, congestion, safety standpoint than the lift that you get going from diesel to LNG.

mentionnée est effectivement un facteur, mais ce n'est que le point de départ de l'aspect économique de ce moyen de transport. En tout, je crois que le chemin de fer pourrait être un moyen de transport économique si le prix de base du baril de pétrole augmentait un peu, mais je ne pense pas qu'il soit nécessaire qu'il augmente beaucoup.

Le sénateur MacDonald : Il est évident que le prix d'un baril de pétrole qui est exporté à partir d'un port où l'on peut obtenir le prix du Brent sera plus élevé que celui d'un baril de pétrole exporté aux États-Unis.

M. Wilson : Je dirais que c'est exact.

Le sénateur MacDonald : Le gouvernement parle de verdir l'économie. Sur toutes les voies ferrées du Canada, toutes les locomotives utilisent le diesel. Avez-vous projeté de convertir ces moteurs diesel soit au GNL soit au GNC, le gaz naturel comprimé? Je crois que c'est une des façons les plus rapides et les plus faciles de réduire les émissions de carbone et tout ce qui y est associé. Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est des projets que vous avez dans ce domaine?

M. Wilson : Un certain nombre d'essais ont été faits sur des locomotives qui utilisent le GNC ou le GNL, mais cette utilisation soulève de nombreuses difficultés.

Le premier point sur lequel j'aimerais insister est que le chemin de fer représente environ 70 p. 100 du transport terrestre de marchandises et ne contribue qu'à 3 p. 100 des émissions dans ce secteur. Par nature, les chemins de fer font partie de la solution et non pas du problème. Utiliser le diesel, si vous examinez les chemins de fer de ce point de vue, alors il faut également se demander comment préserver l'efficacité de ce moyen de transport? Il n'existe aucune infrastructure permettant l'utilisation du GNC ou du GNL. Nous en sommes au stade des essais, mais le diesel fournit une grande puissance et répond à d'autres besoins alors que le GNL et le GNC en sont encore au stade des essais.

M. Bourque : Nous avons le Programme de surveillance des émissions des locomotives, un protocole conclu avec le ministère de l'Environnement. Les résultats sont vérifiés. Nous avons réduit nos émissions malgré la croissance du trafic. Nous y sommes parvenus en utilisant des moteurs de haute efficacité et à faibles émissions, dans lesquels les sociétés de transport ont investi, et aussi en adoptant des mesures pour allonger les convois, rendre le trafic plus efficace et supprimer les goulots d'étranglement du réseau. Cet aspect a été mentionné récemment avec l'interconnexion. Lorsqu'on ajoute des goulots d'étranglement à un réseau, celui-ci risque de bloquer et bien sûr, cela augmente les émissions.

Pour revenir à la remarque de Glen, l'objectif doit être de confier au train le transport des marchandises qui se fait à l'heure actuelle par camion pour obtenir de grandes améliorations pour ce qui est des émissions, de la pollution, de la congestion, de la

Senator MacDonald: I appreciate that the infrastructure is not in place, but perhaps that is a question for the minister. Thank you.

Senator Unger: Thank you, gentlemen.

My question is about the concept of social licence. It's been discussed with previous witnesses, specifically more in regard to pipeline transportation. Public acceptance can also be applied to railway traffic. Specifically, I hear a lot — and I think since Lac-Mégantic — about railcars. I live in Edmonton, and there is a fair amount of traffic. People are concerned about that.

What is your point of view on the concept of social licence and how has this concept been applied to railways? As you know, with pipelines all sorts of actions are being taken.

Mr. Bourque: First, I know that the committee asked that question with previous witnesses, and I think you received some excellent responses to it. It is a complex and amorphous kind of concept of social licence.

In the rail business, we obviously run through a lot of communities. You often hear the term that communities grew up around the railways. However, one of the things that many people don't realize is that as the CPR was being expanded out west, the railway actually created the municipality, surveyed the land and created the legal entity that was the municipality. We've always been in communities. Therefore, we take our role seriously in terms of talking and working in partnership with municipalities and local communities.

One of the reasons that we spent so much time here today talking about our outreach training and all of the things we do beyond what is required in terms of emergency response is precisely because there have been a lot of questions recently about the safety of rail. We do have an excellent record, but it's not enough to be safe; you have to be seen to be safe. It's our job to ensure that we communicate to people all of the things that we're doing not only to prevent derailments and accidents but also to respond to them when they do happen.

Senator Unger: Secondary to that, historically everyone knows the importance of railways. I agree with you about your comments with regard to "out west" and that communities grew up around the railroads. Now we are talking about a young generation for whom it seems the concept of social licence can be applied to almost anything. What do you have to say specifically to them?

Le sénateur MacDonald : Je sais qu'il n'y a pas l'infrastructure nécessaire, et c'est peut-être une question que je devrais poser au ministre. Merci.

La sénatrice Unger : Merci, messieurs.

Ma question porte sur la notion d'acceptation sociale. Elle a été abordée avec les témoins précédents, en fait davantage à l'égard du transport par pipeline. L'acceptation sociale peut également viser le trafic ferroviaire. Plus précisément, on me parle beaucoup — et je crois que c'est depuis l'affaire de Lac-Mégantic — des wagons. J'habite à Edmonton et il y a pas mal de trafic dans cette région. C'est un aspect qui inquiète la population.

Que pensez-vous de la notion d'acceptation sociale et comment cette notion a-t-elle été appliquée aux chemins de fer? Comme vous le savez, nous prenons toutes sortes de mesures pour les pipelines.

M. Bourque : Premièrement, je sais que le comité a posé cette question aux témoins précédents et je crois que vous avez reçu d'excellentes réponses. La notion d'acceptation sociale est une notion complexe et quelque peu amorphe.

Les voies ferrées traversent, c'est évident, de nombreuses collectivités. Vous avez souvent entendu dire que les collectivités s'étaient développées autour des chemins de fer. Il y a toutefois certaines choses que les gens ne savent pas, c'est qu'au moment où le CFCP s'est développé vers l'Ouest, c'est la compagnie de chemin de fer qui a, en réalité, créé les municipalités, qui a arpenté les terrains et qui a mis sur pied les entités juridiques qui étaient les municipalités. Nous avons toujours été proches des collectivités. C'est pourquoi nous nous attachons particulièrement à travailler de concert avec les municipalités et les collectivités locales.

Une des raisons pour lesquelles nous consacrons autant de temps ici aujourd'hui à parler de nos programmes de formation et de ce que nous faisons au-delà de ce qu'exigent les interventions en cas d'urgence, c'est évidemment parce qu'il s'est posé beaucoup de questions récemment au sujet de la sécurité des chemins de fer. Notre dossier est excellent, mais il ne suffit pas que le mode de transport soit sûr; il doit être perçu comme tel. Il nous incombe donc de veiller à expliquer à la population toutes les choses que nous faisons, non seulement pour empêcher les accidents et les déraillements, mais aussi pour intervenir lorsqu'il s'en produit un.

La sénatrice Unger : En arrière-plan, je reconnais qu'il est vrai qu'historiquement, tout le monde connaît l'importance des chemins de fer. Je souscris tout à fait aux commentaires que vous avez faits au sujet de « l'Ouest » et du fait que les collectivités se sont développées autour des chemins de fer. Nous parlons aujourd'hui d'une jeune génération pour laquelle la notion d'acceptation sociale peut s'appliquer à pratiquement n'importe quoi. Qu'avez-vous à leur dire exactement?

Mr. Bourque: Over the years, we have done quite a lot of public opinion research to track various issues. Quite frankly, I was surprised, coming from the chemical industry into the rail industry, about how much support there is for rail in this country and even for freight rail. I think people, without even knowing a whole lot about it, instinctively get that it is better to have a lot of this stuff on a railway than it is to have it on a truck.

Admittedly when we are talking about the movement of crude, there is an alternative called a pipeline, but for most goods there is no alternative. It is either truck or rail, and rail is safer. There is a younger generation that's also very different in terms of their driving behaviour. They are very supportive of rail for passenger and commuter service. That's why you are starting to see communities respond with investments in those areas.

Social licence, for all of its meaning, is something that we are very conscious of. The way that we respond is to make sure that we are providing information and that we're dealing with those municipal partners responsibly. The railways are investing considerably in areas, and that helps.

Right now, it's mainly about safety. That seems to be the concern, so we're out there doing a lot to try to ease those concerns.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Thank you for your presentation. The railway industry has undergone considerable change over the last 100 years. Railways were built first to move people from east to west. The development of the west in the United States and Canada was made possible by the railways. Little by little, there was a shift from carrying people to carrying low-risk goods, and then, over the years, to carrying high-risk goods. You are correct to say that Canadians hold the railway industry in high regard. However, since the railway accident in Lac-Mégantic, people have been very worried about the goods you transport. People have confidence as long as dangerous goods are not involved. What is the total volume of goods that you transport in your rail cars? What percentage of the volume is dangerous goods, like crude oil?

[*English*]

Mr. Wilson: Dangerous goods in general at Canadian Pacific would constitute 10.8 per cent, if I remember the number.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: So 10.8 per cent, and that includes crude oil?

M. Bourque : Nous effectuons depuis longtemps des sondages d'opinion auprès de la population de façon à suivre certaines questions. Je dois vous dire franchement que j'ai été très surpris du fait que, selon l'industrie chimique, il existe un soutien très fort pour les chemins de fer dans ce pays et même pour le transport des marchandises. Je pense que les gens, même s'ils ne connaissent pas grand-chose à cette question, savent instinctivement qu'il est préférable que ces produits-là soient dans un wagon plutôt que dans un camion.

Bien évidemment, nous parlons du transport du pétrole brut, et il existe une autre solution qu'on appelle les pipelines, mais pour la plupart des produits, il n'y a pas d'autre solution. Il y a soit la route, soit le chemin de fer et le chemin de fer est plus sûr. Il y a une jeune génération qui a un comportement très différent au volant. Elle est très favorable au chemin de fer pour les passagers et les trains de banlieue. C'est pourquoi les collectivités commencent à investir dans ces domaines.

L'acceptation sociale, avec tous ses sens, est quelque chose dont nous sommes très conscients. Nous en tenons compte en veillant à fournir de l'information à ce sujet et en entretenant de bonnes relations avec nos partenaires municipaux. Les chemins de fer investissent des sommes considérables dans ces domaines et cela est utile.

À l'heure actuelle, il s'agit principalement de sécurité. Cela semble être la principale préoccupation et nous faisons beaucoup de choses pour répondre à cette préoccupation.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je vous remercie de votre présentation. L'industrie des chemins de fer a connu une évolution assez importante au cours des 100 dernières années. On a construit des chemins de fer d'abord pour transporter des gens d'est en ouest. Le développement de l'Ouest des États-Unis et du Canada s'est fait grâce aux chemins de fer. Petit à petit, on est passé du transport des personnes au transport des marchandises à peu de risque, puis, au fil des années, au transport des marchandises à risque élevé. Vous avez raison de dire que les Canadiens tiennent en haute estime l'industrie ferroviaire. Cependant, depuis l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic, les gens sont très inquiets quant aux marchandises que vous transportez. Les gens ont confiance tant qu'il ne s'agit pas de marchandises dangereuses. Quel est le volume total de marchandises que vous transportez dans vos wagons? Quel est le pourcentage du volume des matières dangereuses, comme le pétrole?

[*Traduction*]

M. Wilson : Pour le Canadien Pacifique, les marchandises dangereuses représentent 10,8 p. 100, si je me souviens bien du chiffre.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Donc 10,8 p. 100, et cela inclut le pétrole?

[*English*]

Mr. Wilson: Yes, it includes crude oil. The specific percentage of crude oil would be more in the nature of 4 per cent.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I come from the Montreal region, and when I see the endless tanker trains, my impression is that it is more like 50 per cent. There are a lot of them.

For building the Energy East pipeline, which will carry oil from the west to the east — the thinking is that the project will go ahead — what will be CP's loss in terms of the volume of crude oil to be transported by rail? Approximately how many cars would that represent?

[*English*]

Mr. Wilson: It's difficult to say. In many respects, the two modes of transport are complementary. The increase in crude oil transportation that started in 2010 through 2014, in many cases it was about the ability to get crude oil to refineries that don't receive by pipeline and don't have competitive alternatives. It was discovering and, in many cases, saving some refineries that may have been closed because of their reliance on foreign import.

When you keep that in mind and look ahead and if there was increased pipeline capacity, it depends on where, how much, and on various factors. Just because of the difficulty of building pipelines, there will always be a role for rail to complement the pipeline infrastructure.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: However, you know, in people's minds, particularly in Quebec, building the pipeline represents a marked reduction in transporting crude oil by rail. People still have the events at Lac-Mégantic in their heads, and they believe in the pipeline project, in that there will not be a constant increase in the same goods being transported by rail. You see the dilemma that people are in? I am talking about the people on the street, and they support the construction of the pipeline, because there will be less crude oil being transported by rail.

Are you telling us the opposite, that is, that there could be the same volume of crude oil being transported by pipeline and by rail?

[*English*]

Mr. Wilson: Not necessarily the same, but there may be shifts in it. There is a lot of capacity in the rail industry to transport crude oil. There has been a significantly enhanced understanding in the energy sector of rail's ability to match origin and supply points with destination points in a very flexible

[*Traduction*]

M. Wilson : Oui, cela comprend le pétrole brut. Pour le pétrole, je crois que ce pourcentage serait plutôt de 4 p. 100.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je suis de la région de Montréal, et lorsque je vois les trains-citernes interminables, j'ai l'impression qu'il s'agit plutôt de 50 p. 100. Il y en a beaucoup.

Dans le cadre de la construction de l'Oléoduc Énergie Est, qui acheminera le pétrole de l'Ouest vers l'Est — on pense que le projet se réalisera —, quelle sera la perte du CP en termes de volume de pétrole à transporter par chemin de fer? Combien de wagons cela représenterait-il environ?

[*Traduction*]

M. Wilson : Cela est difficile à dire. Dans l'ensemble, les deux modes de transport sont complémentaires. L'augmentation du transport du pétrole qui s'est produite entre 2010 et 2014, s'explique principalement par le fait qu'il fallait livrer du pétrole aux raffineries qui n'avaient pas accès à un pipeline et qui ne disposaient pas d'autres solutions compétitives. Il s'est agi de découvrir, et bien souvent, de sauver quelques raffineries qui risquaient d'être obligées de fermer parce qu'elles utilisaient du pétrole importé.

Si vous pensez à cette situation et regardez vers l'avenir, et s'il y avait une augmentation de la capacité des oléoducs, cela dépendrait de l'emplacement, du débit et de divers facteurs. Il est difficile de construire des oléoducs et le chemin de fer aura toujours un rôle complémentaire à jouer par rapport à l'infrastructure des oléoducs.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Cependant, vous savez, dans l'esprit des gens, particulièrement au Québec, la construction de l'oléoduc représente une réduction marquée du transport du pétrole par chemin de fer. Les gens ont encore à l'esprit les événements de Lac-Mégantic, et ils croient au projet d'oléoduc dans la mesure où le transport de la même marchandise par chemin de fer ne connaîtra pas une croissance continue. Vous voyez la dualité dans laquelle les gens se situent? Je parle aux gens dans la rue, et ils sont favorables à la construction de l'oléoduc, parce qu'il y aura moins de pétrole qui sera transporté par chemin de fer.

Est-ce que vous nous dites le contraire, c'est-à-dire qu'il risque d'y avoir les mêmes volumes de pétrole qui seront transportés par pipeline et par chemin de fer?

[*Traduction*]

M. Wilson : Pas nécessairement les mêmes volumes, mais il peut y avoir quelques variations. Les chemins de fer disposent d'une grande capacité en matière de transport de pétrole. Le secteur énergétique comprend mieux que les chemins de fer ont la capacité de faire correspondre, de façon très souple, les

manner. If some capacity were to go away because of a pipeline in one lane between two points, it probably makes sense to say there would be less rail in that precise corridor.

Pipelines are a fixed infrastructure, and they will only connect the points that they connect. I'm suggesting that the economics of crude by rail and the flexibility that it provides to shippers will survive that and will continue to complement the pipeline sector.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: The previous Conservative government asked the railway companies to convert their cars quickly to comply with the new standards. In fact, that request had been made before the Lac-Mégantic tragedy. The railway companies asked the government for a longer timetable for converting all the cars. Where are you in the process of converting the cars to bring them into line with the new technologies? What percentage of cars have been modified?

[*English*]

Mr. Wilson: The first thing I want to clarify is that the railways do not own the cars. In fact, railways were the original groups that petitioned the U.S. government in 2011 to change the standard for flammable liquids in tank cars. Railways were pushing for the change, and we have to take the cars that are lawfully provided by shippers; so if the shipper provides a rail car that meets the standard, we have a common carrier obligation that requires us to take and accept it.

Railways couldn't get the change through any other means than petitioning the government to change the standard. That was the initiative of railways, recognizing the weaknesses of the DOT-111 car and pushing for enhancements.

Where are we today? The first phase-out date comes in a year; I believe it's May 2017. For the DOT-111, the non-jacketed car will no longer be permitted for transport of crude oil in Canada. We are one year away from that first phase-out deadline.

There are a lot of issues with building the car in the slide that I showed, purely with capacity to do it. It takes a long time to build it; there is a limited shop capacity in North America to produce it. However, they are being built to the tune of about 20,000 per year.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for being here.

points d'origine et les points d'approvisionnement avec les destinations. Si une capacité devait disparaître parce qu'il y avait un oléoduc qui reliait deux points, il paraîtrait logique de dire qu'il y aurait à ce moment-là moins de transport par chemin de fer sur ce trajet.

Les oléoducs sont des infrastructures fixes, qui ne peuvent transporter du pétrole qu'entre deux points fixes. Je dirais que le coût du transport de pétrole par chemin de fer et la souplesse qu'il apporte aux expéditeurs se maintiendront et que les chemins de fer continueront à compléter le secteur des pipelines.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Le gouvernement conservateur précédent a demandé aux entreprises ferroviaires de transformer rapidement leurs wagons afin qu'ils se conforment aux nouvelles normes. D'ailleurs, cette demande avait été faite avant la tragédie de Lac-Mégantic. Les compagnies ferroviaires ont demandé au gouvernement un échéancier plus long pour changer l'ensemble des wagons. Où en êtes-vous dans la transformation des wagons afin de les rendre conformes aux nouvelles technologies? Quel est le pourcentage des wagons qui ont été modifiés?

[*Traduction*]

M. Wilson : J'aimerais tout d'abord préciser que les compagnies de chemin de fer ne sont pas les propriétaires des wagons. En fait, ce sont les compagnies de chemin de fer qui ont demandé, en 2011, au gouvernement des États-Unis, de changer les normes applicables aux liquides inflammables contenus dans les wagons-citernes. Ce sont les compagnies de chemin de fer qui demandaient un changement, mais nous sommes obligés d'accepter les wagons qui sont fournis légalement par les expéditeurs; par exemple, si un expéditeur fournit un wagon qui répond aux normes, nous avons l'obligation, à titre de transporteur, de l'accepter.

La seule façon dont les compagnies de chemin de fer ont réussi à obtenir un changement a été de demander au gouvernement de modifier les normes. C'était une initiative des compagnies de chemin de fer, qui reconnaissaient la faiblesse des wagons DOT-111 et qui demandaient des améliorations.

Où en sommes-nous aujourd'hui? La première date de retrait est prévue pour l'année prochaine. Je crois que c'est en mai 2017. Selon la norme DOT-111, les wagons qui n'auront pas une double paroi ne seront plus autorisés à transporter du pétrole au Canada. Il reste un an avant la première date de retrait de ces wagons.

La diapositive que je vous ai montrée faisait ressortir toutes les questions que soulève la construction de ces wagons, principalement celle de la capacité dans ce domaine. Il faut beaucoup de temps pour construire un tel wagon et il n'y a pas suffisamment d'ateliers capables de le faire en Amérique du Nord. Cela n'empêche pas que l'on construise près de 20 000 de ces wagons par année.

Le sénateur Mercer : Messieurs, merci d'être venus.

One thing we haven't talked about — and I know there have been some improvements, so I want to get it on the record so that our viewers can hear it — is the issue of the movement of dangerous goods, but, in particular, the movement of petroleum products across the country and the stopping and parking of trains. I am not going to talk about whose fault Lac-Mégantic was, but we know that the train was parked before the accident happened.

What have we and you done since to improve the safety of transportation of petroleum products by rail?

Mr. Wilson: I would start by emphasizing first that the factors around the staging of that train on the mainline and the way it was secured, or not secured in many respects, are things that were never permitted at Canadian Pacific or any other Class 1 railway. It wasn't that any of those factors were present in any way, shape or form in our system.

Having said that, since the time of the accident, there have been a number of orders, many codifying what our existing practices were, in any event, regarding train securement, staging and crewing of trains.

The additional factors that are new to Canada and that we have implemented relate to the way we assess routes for risk and identify trains as key trains, which require special handling characteristics.

Is there anything you want to add, Michael?

Mr. Bourque: I have a long list of what has been done. If you go back to the Transportation Safety Board report with the 18 factors that went into that particular accident, it is very clear that it was an anomaly in the history of transporting dangerous goods.

We have addressed a great number of them, including risk assessments and the securement of trains. You have to have a two-person crew, for example; they had one. The tank cars themselves; the emergency response planning for the liquids, because you might recall there was no emergency response plan required for crude oil. There are new rules on the classification of the oil, which goes to one of the questions earlier about the difference between Bakken oil versus heavy oil. There was a complete rewrite of the Canadian rail operating rules, which dealt with a number of the minute requirements. We have seen a lot more emphasis by the department on safety management systems and the auditing thereof.

Il y a une chose dont nous n'avons pas parlé — et je sais qu'il y a eu certaines améliorations, je veux donc le mentionner pour que cela figure au compte rendu et pour que nos téléspectateurs puissent l'entendre — c'est la question du transport des marchandises dangereuses, et, en particulier, du transport des produits pétroliers d'un bout à l'autre du pays ainsi que l'arrêt et le stationnement des trains. Je ne vais pas parler de la responsabilité à attribuer pour Lac-Mégantic, mais nous savons que le train était à l'arrêt avant que se produise l'accident.

Qu'avons-nous et qu'avez-vous fait depuis lors pour améliorer la sécurité du transport des produits pétroliers par chemin de fer?

M. Wilson : J'aimerais commencer par souligner tout d'abord que les facteurs entourant l'utilisation de ce train sur la ligne principale et la façon dont il était sécurisé ou non sécurisé sur de nombreux points, sont des choses que le Canadien Pacifique et qu'aucune compagnie de chemin de fer de catégorie 1 n'auraient jamais autorisé. Nous n'avons jamais connu dans notre système, sous quelque forme que ce soit, des éléments de ce genre.

Cela dit, un certain nombre de décrets ont été adoptés depuis cet accident, dont la plupart codifient nos pratiques en vigueur concernant la sécurité, la formation des trains et les équipes chargées de les conduire.

Les facteurs supplémentaires, qui sont nouveaux pour le Canada et que nous avons mis en œuvre, concernent la façon dont nous évaluons les trajets par rapport aux risques et signalons les trains comme étant des trains clés, qui exigent des précautions spéciales.

Michael, vouliez-vous ajouter quelque chose?

M. Bourque : J'ai une longue liste de tout ce qui a été fait. Si vous reprenez le rapport du Bureau de la sécurité des transports et l'identification de 18 facteurs qui concernent cet accident, il apparaît clairement qu'il s'agissait d'une anomalie dans l'histoire du transport des marchandises dangereuses.

Nous avons travaillé sur la plupart de ces facteurs, notamment l'évaluation des risques et la sécurité des trains. Il est obligatoire d'avoir des équipes d'au moins deux personnes, par exemple; mais, il n'y en avait qu'une. Les wagons-citernes eux-mêmes, la planification de la réponse dans les cas d'urgence concernant des liquides, parce que vous vous souvenez sans doute qu'aucun plan d'action en cas d'urgence n'était exigé pour le pétrole. Il y a de nouvelles règles pour la classification du pétrole, ce qui concerne une des questions qui a été posée plus tôt au sujet du pétrole de Bakken et du pétrole lourd. Les règles canadiennes de fonctionnement des chemins de fer ont été complètement renouvelées et elles traitent en détail d'un certain nombre d'exigences. Nous avons constaté que le ministère insistait beaucoup plus sur les systèmes de gestion de la sécurité et sur leur vérification.

Senator Mercer: I was impressed by the discussion of the product AskRail where a first responder can call and give the number of the car and get information about what's on board and what's in the rest of the train.

It forces me as the Deputy Chair of the Agriculture Committee to ask this simple question: If you have the software to do this, why don't you know where all the container cars are in the country and empty cars are being hauled from Saskatchewan when farmers are looking to ship product to market? Is the product only useable for the discussion of dangerous goods, or it is useable to track other cars that would be useful in other markets?

Mr. Wilson: I want to clarify that it doesn't require the first responder to phone anyone. It's an app so you can simply observe.

Senator Mercer: I apologize.

Mr. Wilson: They see the car, they enter the number, and it immediately tells them what's in it.

The technology in the app was designed specifically for dangerous goods, and there are a lot of additional billing features in the transportation of dangerous goods that give us a great deal more information than what we would have for non-dangerous, non-regulated products, so it is a unique application in that sense.

Senator Black: Thank you both for being here. As a senator from Alberta, I can say that Albertans and Calgarians in particular are very proud of CP Rail because that's where the head office is, and we've seen through your presentation why we are proud of the work that CP Rail does.

I have a general question that might help me and perhaps my committee colleagues understand the future direction of the carriage of oil by rail. There are a number of press reports circulating today, and in particular I have in front of me today's business section, May 4, of the *Financial Post*, and the headline is "Crude-by-rail is running out of track as the economics behind it lose steam." And you have seen this article. They give certain statistics, and the conclusion of the article, which I will ask you to comment on, is that because of the differential in price that Senator MacDonald was talking about, transportation of oil by rail is quickly becoming uneconomic. That's the conclusion of these articles. Would you comment on that please?

Mr. Bourque: I will take a quick stab at it, and then Glen, who is our resident economist, can pick up.

Le sénateur Mercer : J'ai été impressionné par la discussion qui a porté sur l'application AskRail, grâce à laquelle le premier intervenant peut téléphoner et en donnant le numéro du wagon, obtenir des informations au sujet de ce qu'il contient et de ce que contient le reste du train.

Cela m'oblige en qualité de vice-président du Comité de l'agriculture de poser cette question simple : si vous avez le logiciel qui permet de faire cela, pourquoi ne savez-vous pas où se trouvent tous les wagons porte-conteneurs ainsi que les wagons vides que l'on retire de la Saskatchewan lorsque les agriculteurs cherchent à expédier leurs produits vers leur marché? Ce logiciel sert-il uniquement au suivi des marchandises dangereuses ou pourrait-on s'en servir pour suivre d'autres wagons qui pourraient être utiles dans d'autres marchés?

M. Wilson : J'aimerais préciser que le premier intervenant n'est pas obligé d'appeler qui que ce soit. C'est tout simplement une application que l'on peut consulter.

Le sénateur Mercer : Je vous prie de m'excuser.

M. Wilson : Il voit le wagon, il entre le numéro et l'application lui dit immédiatement ce qu'il contient.

La technologie utilisée pour cette application a été conçue précisément pour les marchandises dangereuses et il y a de nombreux aspects supplémentaires dans les contrats de transport de marchandises dangereuses qui nous fournissent beaucoup plus d'informations que celles que nous aurions pour des produits non réglementés et non dangereux; il s'agit donc d'un programme qui est unique dans ce sens.

Le sénateur Black : Merci à vous d'être venus. En tant que sénateur de l'Alberta, je peux vous dire que les Albertains, et les Calgariens en particulier, sont très fiers du CFCP parce que c'est là que cette société a son siège social et nous avons appris grâce à vos exposés pourquoi nous devons être fiers du travail qu'accomplit le CFCP.

J'aimerais poser une question générale qui va peut-être m'aider, et peut-être aider mes collègues du comité, à comprendre quel sera l'avenir du transport du pétrole par chemin de fer. Il y a un certain nombre d'articles qui circulent aujourd'hui dans les médias, et en particulier, j'ai devant moi la section commerciale du 4 mai du *Financial Post*, et le gros titre en est « Le transport par rail s'essouffle parce qu'il devient de moins en moins rentable. » Vous avez certainement vu cet article. On y trouve des statistiques et la conclusion de cet article, que je vous invite à commenter, est qu'en raison de la différence de prix dont parlait le sénateur MacDonald, le transport du pétrole par chemin de fer est rapidement en train de devenir non rentable. C'est la conclusion que l'on trouve dans ces articles. Pouvez-vous les commenter?

M. Bourque : Je vais essayer d'y répondre rapidement et je demanderai ensuite à Glen, qui est notre économiste en résidence, de compléter.

I was going to comment for Senator Boisvenu that even though it may appear that you're seeing a lot of railcars, tank cars, I do believe that it's because you notice the tank cars whereas the boxcars and the automobile cars — if you're actually paying attention right now, one thing that's moving a lot on the network is automobiles, so you see those funny-looking railcars that carry automobiles. There are quite a few of those.

At the peak of crude by rail, the industry was moving less than 5 per cent of its carloads as crude oil. Put that in another context, of all of the oil that's produced in a year, we were moving around two weeks' worth, maybe approaching three weeks' at the peak, so it's a very small percentage.

Now that the price of oil has gone down and those differentials have shrunk, that has taken away a lot of the business for the lighter oils because it's less competitive with pipeline. Pipelines have done a good job of expanding their own capacity, but the overall demand is down because now you're seeing more world oil being delivered by ship.

The article discussed the importance of heavy oil, and heavy oil is more competitive for rail because we don't move diluent, so when the heavy oil is moved, there is no diluent. Diluent typically is 30 per cent. Diluent is made up of things like pentanes and other "anes." I'm not a chemist, but lighter hydrocarbons allow it to flow through a pipeline. You don't need those to get it into a railcar, so there is a safety dimension, but also it's more economic to move those products by rail.

I think over the medium term, as the price of oil is depressed here and production is depressed, you will probably see that rail is less competitive, that more heavy oil gets moved because the competitiveness is better. Over the long term, we'll wait and see.

Mr. Wilson: I thought that was a complete answer. I will add briefly. As I was trying to articulate a few minutes ago in response to another question, regions like the Bakken are not pipeline-served. It's not a question of alternatives. It's a question of do we produce or do we not produce. Those are things that certainly as railways we're in constant dialogue with our customers about. I don't think they know necessarily where the lines are and what the future holds to some of these questions.

On the heavy side that Michael alluded to, I read the article that you're referring to, and it didn't seem to me to factor the diluent into the economics. It talked about spread and it talked separately about diluent, but the diluent can make as much as a 30 per cent, I believe, impact on the cost.

Senator Black: Is the conclusion then that you would say that the premise of this article is flawed?

J'allais dire au sénateur Boisvenu que, même s'il semble qu'il y ait beaucoup de wagons, de wagons-citernes, cela vient du fait que vous remarquez les wagons-citernes et non pas ceux qui transportent des automobiles, les wagons couverts — si vous regardez effectivement ce qui se passe à l'heure actuelle, vous constaterez que l'on transporte énormément d'automobiles sur le réseau et vous allez voir tous ces wagons à la forme un peu bizarre qui transportent des automobiles. Il y en a des quantités.

Au moment où le transport du pétrole par rail a atteint un sommet, le pétrole représentait moins de 5 p. 100 des cargaisons transportées par rail. Replacé dans un autre contexte, si l'on prend la quantité totale de pétrole produite en un an, le rail en transportait l'équivalent de deux semaines, peut-être trois au plus fort de cette période, de sorte que c'est un pourcentage très faible.

Le prix du pétrole a chuté de nos jours et ces écarts se sont atténués; le transport du pétrole léger a donc ralenti parce qu'il est moins compétitif par rapport aux pipelines. Ces derniers ont réussi à augmenter sensiblement leur capacité, mais la demande générale a faibli parce que le pétrole est davantage transporté par bateau.

L'article parlait de l'importance du pétrole lourd et ce pétrole est plus compétitif pour le rail parce que nous ne transportons pas de diluants, de sorte que, lorsqu'on transporte du pétrole lourd, il n'y a pas de diluants. Les diluants représentent habituellement 30 p. 100. Les diluants sont composés de choses comme des pentanes et autres « anes ». Je ne suis pas un chimiste, mais les hydrocarbones légers peuvent passer dans un pipeline. Vous n'en avez pas besoin pour charger un wagon, de sorte qu'il y a un aspect sécurité, mais il est également plus économique de transporter ces produits par chemin de fer.

Je pense qu'à moyen terme, avec un prix du pétrole affaibli et une production également affaiblie, nous allons probablement constater que le chemin de fer est moins compétitif et qu'il transporte davantage de pétrole lourd parce qu'il est plus compétitif pour ce produit. Pour le long terme, nous verrons ce qui va se passer.

M. Wilson : Cela me paraît être une réponse assez complète. Je vais toutefois ajouter quelque chose. Je réfléchissais, il y a quelques minutes, pour répondre à une autre question et j'allais dire qu'il y a des régions comme le Bakken qui ne sont pas desservies par des pipelines. Ce n'est pas une question d'alternatives. Il s'agit de savoir si nous produisons ou ne produisons pas. Ce sont effectivement des choses dont nous, les chemins de fer, parlons constamment avec nos clients. Je ne pense pas qu'ils connaissent toujours où se trouvent les pipelines, ni quelle réponse l'avenir apportera à certaines de ces questions.

Du côté du lourd auquel Michael a fait allusion, j'ai lu l'article auquel vous avez fait référence et il ne me semble pas que les diluants soient un facteur pour les aspects économiques. Il parlait de l'écart et il parlait séparément des diluants, mais les diluants peuvent représenter jusqu'à 30 p. 100, je crois, du coût.

Le sénateur Black : Votre conclusion est-elle donc que l'hypothèse de base de départ de cet article est erronée?

Mr. Wilson: I wouldn't say flawed. I would say it's a very truncated analysis, and there are many more factors. It touches on some of those factors, but I didn't get the sense that it incorporated them. It's a much more complex analysis than I think the article provides.

Senator Black: Thank you very much.

Senator Unger: Just a quick question. Mr. Wilson, you mentioned crewing of trains. I wonder if you would comment about your crews. How long are they trained? What type of training? I assume there's a percentage. You emphasized the safety of CP, so I would imagine there is a fair safety component. Would you speak to that?

Mr. Wilson: Our typical new hire, we typically would hire a class of, say, 12 to 20 people to add to the population of a crewing location, and those 12 to 20 people would receive I believe it's four weeks of initial training, and then they cycle through fieldwork as trainees and classroom work for up to six months. There's some variability in that because it's very much about the individual has to qualify, so different individuals will demonstrate the skills more quickly than some others. But roughly six months and then they're monitored as new-hire employees with special attention for compliance to rules and such for up to two to three years.

Senator Unger: A seasoned employee, member of a crew, what kind of shifts do they work? How long are they on? How many hours directly on duty?

Mr. Wilson: The maximum on-duty time is 12 hours. They have the ability through their collective agreement to give notice that they don't want to be on duty for more than 10 hours. Those are the maximums that typically are applied, but the average crew run is less than eight hours and in many cases can be five and six hours.

The Chair: Probably the chair was a little too severe in asking for short questions and short answers. This is a first for this committee. I think we will finish before the next witness arrives, unless colleagues have another question.

Senator MacDonald: We were talking about transporting by rail, and you said 100 per cent of it went to the U.S. Did it all go directly to the U.S. over land, or did any of it go through Vancouver? I'm just curious. Did any of it go to the West Coast?

M. Wilson : Je ne dirais pas erronée. Je dirais que c'est une analyse très partielle et qu'il y a de nombreux autres facteurs. Elle touche un certain nombre de facteurs, mais je n'ai pas eu le sentiment qu'elle les prenait tous en compte. Il faudrait procéder à une analyse beaucoup plus complexe que celle que l'on retrouve dans cet article.

Le sénateur Black : Je vous remercie.

La sénatrice Unger : Une brève question. Monsieur Wilson, vous avez parlé des équipes de train. Je me demandais si vous pourriez faire un commentaire à ce sujet. Quelle est la durée de leur formation? Quel est le genre de formation qu'ils reçoivent? Je pense qu'il doit y avoir un pourcentage. Vous insistez sur la sécurité sur laquelle travaille le CFCP, j'imagine donc qu'il y a un volet sécurité assez important. Pourriez-vous nous en dire quelques mots?

M. Wilson : Lorsque nous embauchons quelqu'un, habituellement nous embauchons un groupe de 12 à 20 personnes pour compléter le personnel qui se trouve dans un lieu donné, et ces 12 à 20 personnes vont recevoir, je crois, quatre semaines de formation de base; elles sont ensuite envoyées sur le terrain comme personnel en formation et elles suivent des cours pendant six mois. Cela varie un peu parce que cela dépend beaucoup de la personne concernée, étant donné que certaines personnes acquièrent plus rapidement que les autres certaines aptitudes. Mais cela dure environ six mois. Elles sont ensuite suivies comme employés nouvellement embauchés à qui nous accordons une attention spéciale pour ce qui est du respect des règles, et cela dure deux à trois ans.

La sénatrice Unger : Un employé expérimenté, un membre de l'équipe, quel serait sa période de travail? Pendant combien de temps travaillent-ils? Pendant combien d'heures sont-ils de service?

M. Wilson : La durée maximale du service est de 12 heures. La convention collective les autorise à nous informer qu'ils ne veulent pas être de service pendant plus de 10 heures. Ce sont là les durées maximales habituelles, mais la durée moyenne d'un quart est inférieure à 8 heures et dans bien des cas, elle se situe entre 5 et 6 heures.

Le président : Le président a été peut-être un peu trop sévère lorsqu'il a exigé des questions et des réponses brèves. C'est une première pour le comité. Je crois que nous allons terminer avant qu'arrive le prochain témoin, à moins que mes collègues aient une autre question à poser.

Le sénateur MacDonald : Nous parlions du transport par chemin de fer et vous avez dit que la totalité de ce transport était destinée aux États-Unis. Est-ce que tout cela va directement aux États-Unis par voie de terre ou est-ce qu'il y en a une partie qui

Mr. Wilson: There is some traffic that goes into the U.S. and to terminals, and it can then be barged back into Canada or even exported further, I guess. When I was clarifying the 100 per cent, I was referring to 100 per cent of Canadian crude exports by rail would be to the United States.

Senator MacDonald: That's what I'm referring to as well. I'm curious about the economics of this. Maybe my assumptions are wrong, but I'm assuming that if it went by rail to Vancouver and went to New Orleans by ship bottom, rail is cheaper and ship bottom is cheaper than rail. If it goes by ship bottom, I assume they would they get Brent Crude pricing for their oil and not West Texas Intermediate or discounted price. I'm wondering about the economics of that.

Mr. Wilson: I understand. I would have to get back to you on that kind of question. I'm afraid I'm a little outside on that.

Senator MacDonald: Senator Black, do you know anything about that?

Senator Black: I haven't got a clue about that. I'm way outside my area of expertise.

Senator MacDonald: I am, too. That's why I'm asking.

The Chair: I would like to thank the witnesses.

The minister is in the other committee room and will be here in a few minutes, so we can take pause a few minutes and await the arrival of the minister.

Mr. Wilson and Mr. Bourque, thank you very much.

Colleagues, on January 28 the Senate adopted a motion to authorize this committee to hear from the Minister of Transport, the Minister of Canadian Heritage and the Minister of Infrastructure and Communities about their mandate letters. We met with Minister Garneau and Minister Joly on February 17, and tonight, we are completing our first round.

I am pleased to introduce our panel: the Honourable Amarjeet Sohi, P.C., M.P., Minister of Infrastructure and Communities; Jean-François Tremblay, Deputy Minister for Infrastructure Canada; and Jeff Moore, Assistant Deputy Minister for Infrastructure Canada, Policy and Communications.

Mr. Sohi, please begin your presentation.

The Honourable Amarjeet Sohi, P.C., M.P., Minister of Infrastructure and Communities: First of all, thank you so much for having me and giving me the opportunity. You have rescheduled to have me here, so I appreciate that.

passe par Vancouver? Je suis simplement curieux. Est-ce qu'une partie du pétrole transporté était destinée à la côte Ouest?

M. Wilson : Il y a une partie du trafic qui va vers les États-Unis et vers les terminaux et il peut être ensuite ramené au Canada par péniche ou même exporté plus loin. Lorsque je parlais de ce 100 p. 100, je voulais dire que 100 p. 100 des exportations de pétrole canadien par chemin de fer étaient destinées aux États-Unis.

Le sénateur MacDonald : C'est également ce à quoi je fais référence. Je m'intéresse aux aspects économiques de ce transport. Il est possible que mes hypothèses de base soient erronées, mais je me dis que, si je transportais du pétrole par chemin de fer jusqu'à Vancouver et ensuite, à la Nouvelle-Orléans par bateau, le chemin de fer serait moins cher, mais le transport par bateau est moins cher que le chemin de fer. Si j'utilise un navire, je crois qu'on obtiendrait le prix du pétrole de Brent et non pas le prix intermédiaire West Texas ou un prix de discompte. Je me pose des questions au sujet des aspects économiques.

M. Wilson : Je comprends. Je pourrais vous fournir plus tard une réponse à cette question. Je crains de ne pas être tout à fait capable de vous la fournir ici.

Le sénateur MacDonald : Sénateur Black, connaissez-vous cet aspect?

Le sénateur Black : Je n'en ai aucune idée. C'est tout à fait en dehors de mon domaine de spécialisation.

Le sénateur MacDonald : Pour moi aussi. C'est pour ça que je pose des questions.

Le président : J'aimerais remercier les témoins.

Le ministre se trouve dans l'autre salle du comité et va arriver dans quelques minutes; nous pouvons donc prendre une petite pause en attendant son arrivée.

Monsieur Wilson et monsieur Bourque, je vous remercie.

Chers collègues, le 28 janvier, le Sénat a adopté une motion pour autoriser le comité à entendre le ministre des Transports, le ministre de Patrimoine canadien et le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités pour qu'ils nous parlent des lettres de mandat. Nous avons rencontré le ministre Garneau et la ministre Joly le 17 février et ce soir, nous terminons notre premier tour.

J'ai le plaisir de présenter notre panel : l'honorable Amarjeet Sohi, c.r., député, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, Jean-François Tremblay, sous-ministre d'Infrastructure Canada et Jeff Moore, sous-ministre adjoint, Politique et Communications d'Infrastructure Canada.

Monsieur Sohi, je vous invite à commencer votre exposé.

L'honorable Amarjeet Sohi, c.r., député, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités : Premièrement, merci de m'avoir invité à vous parler aujourd'hui. Vous avez accepté de reporter ma présence ici, et je vous en suis reconnaissant.

Before I go into my presentation, as I mentioned at the Finance Committee, I do want to convey that, as you know, my province has been going through a very difficult time for the last day and a half. The impact of the wildfires in Fort McMurray on nearly 80,000 people has been felt in that community, the entire province and, I would say, throughout the country.

But also, I want to express my appreciation for the outpouring of support from Canadians across this nation for the people in need. It's a very difficult time for people, and all the support that has been demonstrated will hopefully help to show that Canadians care for each other. Our hearts ache for them, and we hope the situation gets better. Thank you, through you, to all Canadians for the generosity they have offered to my province.

You introduced my staff members, and as you know, I have been asked to appear today to speak with you about my mandate letter and, in particular, my role in the development of a 10-year infrastructure plan and the delivery of a refocused New Building Canada Fund. I also want to talk about what my department is doing to support our government's commitment to transparency and openness.

Senators, everyone in this room knows that there are significant benefits to infrastructure investment, in both the short and the long terms.

Well-planned investments in infrastructure generate economic growth, create jobs and leave a lasting legacy for Canadians. Infrastructure is the foundation that shapes our communities, making them more livable and sustainable and providing the places we want to live, work and play.

I believe that infrastructure is not an end in itself. It is the means with which we build a more prosperous, inclusive and sustainable country. Our infrastructure investments must be made strategically, collaboratively and with a long-term vision. They need to focus on projects that are not only shovel-ready, but also shovel-worthy.

All levels of government have an equal role to play in building strong communities. I am working collaboratively with our government partners and indigenous communities, as well as our stakeholder and municipal association partners, to build the infrastructure this country needs. Collaboration will be key to our success, and our government's new approach to infrastructure will be designed in collaboration with our partners. By working together, we will provide the long-term, dedicated and predictable funding that will help build communities for the 21st century.

So let me talk about our plan. We are committed to doubling federal investment in public infrastructure over the coming decade. This will equal $60 billion of new investments over the next 10 years that will focus on public transit, green infrastructure

Avant de passer à mon exposé, comme je l'ai mentionné au Comité des finances, je tiens à vous mentionner que, comme vous le savez, ma province connaît des moments très difficiles depuis un jour et demi. Les incendies qui font rage à Fort McMurray et qui ont touché près de 80 000 personnes ont été ressentis dans cette collectivité, dans l'ensemble de la province et je dirais, dans l'ensemble du pays.

Je voudrais également exprimer ma reconnaissance pour tout le soutien dont tous les Canadiens ont fait preuve pour ces personnes en difficulté. Ce sont des moments très difficiles et les secours qui ont été fournis vont démontrer, je l'espère, que les Canadiens sont vraiment capables de s'entraider. Nous souffrons pour eux et nous espérons que la situation va s'améliorer. Je remercie par votre intermédiaire tous les Canadiens pour la générosité dont ils ont fait preuve à l'égard de ma province.

Vous avez présenté mon équipe et comme vous le savez, on m'a invité à comparaître aujourd'hui pour vous parler de ma lettre de mandat, et en particulier, de mon rôle dans l'élaboration d'un plan d'infrastructure sur 10 ans et dans la réorientation du Nouveau Fonds Chantiers Canada. Je souhaite également parler de ce que fera mon ministère pour appuyer l'engagement du gouvernement en matière de transparence et d'ouverture.

Chers sénateurs, tous les gens présents dans cette salle connaissent les avantages importants des investissements dans l'infrastructure, à court terme et à long terme.

Les investissements bien planifiés dans l'infrastructure favorisent la croissance économique, créent des emplois et laissent un héritage durable aux Canadiens. L'infrastructure constitue la base de nos collectivités et les rend plus viables et plus durables; elle en fait des endroits où nous voulons vivre, travailler et nous divertir.

Je crois que l'infrastructure n'est pas une fin en soi — c'est le moyen qui permet d'édifier un pays plus prospère, plus inclusif et plus durable. Nos investissements dans les infrastructures doivent être stratégiques, réalisés en collaboration et axés sur une vision à long terme. Ils doivent viser des projets qui sont non seulement prêts à être entrepris, mais également dignes de l'être.

Tous les paliers de gouvernement ont un rôle égal à jouer dans l'édification de collectivités solides. Je travaille en collaboration avec nos partenaires gouvernementaux et avec les collectivités autochtones, ainsi qu'avec les intervenants et nos partenaires des associations municipales, pour mettre en place les infrastructures dont notre pays a besoin. La collaboration sera essentielle à notre réussite et la nouvelle approche de notre gouvernement en matière d'infrastructure sera conçue en collaboration avec nos partenaires. En travaillant ensemble, nous pourrons offrir un financement réservé, prévisible et à long terme qui contribuera à la création des collectivités du XXI^{e} siècle.

Permettez-moi maintenant de parler de notre plan. Nous sommes déterminés à doubler les investissements fédéraux dans les infrastructures publiques au cours de la prochaine décennie. Cela correspondra, au cours des 10 prochaines années,

and social infrastructure.

Our work and investments over the next two years must lay the foundation for longer-term and transformative investments. Most recently, we announced that phase one of our infrastructure plan will provide an immediate $11.9 billion over five years, which includes $3.4 billion to upgrade and improve public transit systems; $5 billion for investments in water, waste water and green infrastructure projects; and $3.4 billion for social infrastructure, including affordable housing, early learning and child care, cultural and recreational infrastructure, and community health care facilities on reserves.

On April 22, one month after Budget 2016 was tabled, I wrote to my provincial and territorial counterparts to continue the conversation that will lead to the signature of our bilateral agreements. These agreements will allow funding to be transferred to the provinces and territories under the new programs.

Under the new programs, my department is looking to encourage a focus on projects that promote innovation, optimization, and the rehabilitation of existing assets, because we also know that infrastructure across the country is not in a state of good repair.

The Federation of Canadian Municipalities' recent report card reported that one third of municipal infrastructure is in between fair and very poor condition. At current reinvestment rates, this infrastructure will continue to deteriorate. My consultations with partners confirmed that this critical aspect of our infrastructure, recapitalization and repairs demand attention. By focusing on repairing our existing infrastructure, we can fix what we have now instead of delaying and paying more to fix it later.

So as we begin to invest in infrastructure, we propose to make investments that can enhance municipal planning, asset management and data collection capacity. This will help all orders of government make evidence-based decisions and put us on a more sustainable path.

By providing targeted infrastructure investments in social, green and public transit projects, and accelerating funding under the New Building Canada Fund, we will be able to address the real needs of Canadian communities.

Finally, as I mentioned in my introduction, I want to speak about my department's commitment to transparency and openness. My department, along with several others, has posted

à 60 milliards de dollars en nouveaux investissements qui seront axés sur le transport en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale.

Nos travaux et nos investissements au cours des deux prochaines années devront établir les bases d'investissements transformateurs à plus long terme. Plus récemment, nous avons annoncé que la phase 1 de notre plan d'infrastructure prévoit un financement immédiat de 11,9 milliards de dollars, ce qui comprend : 3,4 milliards de dollars pour améliorer les réseaux de transport en commun, 5 milliards de dollars pour des investissements dans des projets liés à l'approvisionnement en eau, au traitement des eaux usées et à l'infrastructure verte, et 3,4 milliards de dollars pour l'infrastructure sociale, y compris le logement abordable, l'apprentissage et la garde de jeunes enfants, l'infrastructure culturelle et récréative, et les installations de soins de santé communautaires dans les réserves.

Le 22 avril, un mois après la présentation du budget de 2016, j'ai écrit à mes homologues provinciaux et territoriaux afin de poursuivre la conversation qui mènera à la signature de nos ententes bilatérales. Ces ententes permettront de transférer les fonds aux provinces et aux territoires dans le cadre des nouveaux programmes.

Dans le cadre des nouveaux programmes, mon ministère souhaite mettre l'accent sur les projets qui favorisent l'innovation, l'optimisation et la remise en état des infrastructures existantes. Parce que nous savons tous que les infrastructures, partout au pays, ne sont pas en bon état.

Dans le récent compte rendu de la Fédération canadienne des municipalités, on a souligné que l'état du tiers des infrastructures municipales va de bon à très mauvais. Compte tenu des taux actuels de réinvestissement, les infrastructures continueront de se détériorer. Dans mes consultations avec nos partenaires, on a confirmé que cet aspect essentiel de nos infrastructures, la remise en état et les réparations exigent une attention particulière. En mettant l'accent sur la réparation de nos infrastructures actuelles, nous pourrons réparer d'abord ce dont nous disposons déjà, plutôt que de retarder ces travaux et de payer davantage plus tard.

Ainsi, alors que nous commençons à investir dans les infrastructures, nous proposons de faire des investissements qui pourront améliorer les capacités de planification municipale, de gestion des infrastructures et de collecte des données. Ces investissements aideront tous les ordres de gouvernement à prendre des décisions fondées sur des preuves tangibles, de façon à favoriser la durabilité.

En réalisant des investissements ciblés dans les infrastructures sociales, les infrastructures vertes et le transport en commun, et en accélérant le financement aux termes du Nouveau Fonds Chantiers Canada, nous pourrons répondre aux véritables besoins des collectivités canadiennes.

Enfin, comme je l'ai mentionné dans mon introduction, j'aimerais parler de l'engagement de mon ministère en matière de transparence et d'ouverture. Mon ministère, comme plusieurs

on our website the table of contents to the briefing binder I received when I was sworn in as minister. Anyone can reach out to the department and request to receive a copy of my briefing material at no cost.

We have posted the signed project agreements for the work being done on the new Champlain Bridge. We have posted a breakdown of funding remaining in the New Building Canada Fund for each province and territory. And we have posted the letters to the provinces and territories I mentioned earlier, which provide details of the new programs related to public transit, water and waste water infrastructure. They also provide details of the improvements that have been made to the New Building Canada Fund.

In March, Infrastructure Canada launched an interactive clickable map that provides a single location for information regarding our programs and projects. The department has also published more detailed program data and information through the Open Government website. The list of projects funded by Infrastructure Canada can be sorted out by any of the included criteria, including funding program, location or region, and the information will be updated regularly and on an ongoing basis.

By creating and implementing a long-term infrastructure plan, we will be working to improve the future of our communities and our country. By focusing on repairing our existing infrastructure, we can fix what we have now instead of delaying and paying more to fix it later. And by providing open and easy access to the department's work, we are providing Canadians with the information they need and want about public infrastructure benefits for them and their communities.

To conclude, our government has an ambitious plan to build communities that are sustainable and inclusive, communities that every Canadian can be proud to call home. Our budget plan is showing how some of that plan looks, and the letters we sent to provinces and territories provide even more. Thank you so much for having me. I look forward to the questions.

[*Translation*]

The Chair: Thank you, Minister. On behalf of the committee members, I would like to express our solidarity with the people of your province in respect of the crisis there. We hope to see the crisis end in the next few days.

[*English*]

I would like to start by introducing my colleagues around the table: Senator Black from Alberta; Senator Eggleton from Toronto, Ontario; Senator Mercer from Nova Scotia; Senator Doyle from Newfoundland and Labrador; Senator Unger from

autres, a publié sur son site web la table des matières du cahier d'information que j'ai reçu au moment de mon assermentation à titre de ministre. Toute personne peut communiquer avec mon ministère pour demander à recevoir sans frais une copie de mes documents d'information.

Nous avons affiché sur notre site les ententes de projet signées visant les travaux exécutés sur le nouveau pont Champlain. Nous avons affiché une ventilation du financement restant dans le cadre du Nouveau Fonds Chantiers Canada pour chaque province et territoire. Et nous avons publié les lettres aux provinces et aux territoires que j'ai mentionnées plus tôt, qui fournissent des détails au sujet des nouveaux programmes d'infrastructure de transport en commun, d'approvisionnement en eau et de traitement des eaux usées. On y présente aussi des informations détaillées sur les améliorations apportées au Nouveau Fonds Chantiers Canada.

En mars, Infrastructure Canada a lancé une carte cliquable interactive qui constitue un guichet unique offrant des informations sur nos programmes et nos projets. Le ministère a également publié des données et des informations plus détaillées sur ses programmes sur le site web du gouvernement ouvert. La liste des projets financés par Infrastructure Canada peut être filtrée grâce à divers critères, dont le programme de financement, le lieu ou la région, et les informations seront mises à jour régulièrement et de façon continue.

Grâce à la création et à la mise en œuvre de notre plan d'infrastructure à long terme, nous travaillerons à l'amélioration de l'avenir de nos collectivités et de notre pays. En mettant l'accent sur la remise en état de nos infrastructures existantes, nous pouvons réparer ce dont nous disposons maintenant, au lieu de retarder ces travaux et de payer davantage plus tard. Et en offrant un accès ouvert et facile aux travaux du ministère, nous communiquons aux Canadiens les informations dont ils ont besoin et qu'ils souhaitent obtenir au sujet des avantages des infrastructures publiques, pour eux et pour leurs collectivités.

En conclusion, notre gouvernement a mis sur pied un plan ambitieux pour assurer la durabilité et l'inclusivité de nos collectivités, où tous les Canadiens seront fiers d'habiter. Le budget démontre en partie le fonctionnement de notre plan, et les lettres que nous avons envoyées aux provinces et aux territoires présentent encore plus d'informations à ce sujet. Merci de m'avoir invité. J'ai hâte d'entendre vos questions.

[*Français*]

Le président : Merci, monsieur le ministre. Au nom des membres du comité, j'aimerais exprimer notre solidarité envers vos citoyens en ce qui concerne la crise qui sévit dans votre province. Nous espérons voir la fin de cette crise au cours des prochains jours.

[*Traduction*]

J'aimerais commencer par présenter mes collègues qui sont autour de la table : le sénateur Black de l'Alberta, le sénateur Eggleton de Toronto, Ontario, le sénateur Mercer de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Doyle de Terre-Neuve-et-Labrador, la

Alberta; Senator Boisvenu from Quebec; and the first one to ask questions will be Senator MacDonald, my deputy chair, who will be chairing the rest of the meeting, from the wonderful province of Nova Scotia.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

The Deputy Chair: Minister, looking at your mandate letter, I can't help but notice that one of the articles of your mandate letter is to move forward on a toll-free replacement for the Champlain Bridge, which is apparently a project that will cost at least $5 billion.

The previous government established a plan for the Champlain Bridge where it would be a user-pay bridge, like really all bridges are in this country for the most part that are run by provincial governments or municipalities.

Nova Scotia has two bridges, large bridges across the capital city of Halifax and Dartmouth. These bridges were built and paid for by the Government of Nova Scotia and the municipality and the people that use that bridge, and they have been paying for those bridges for half a century.

If the government is going to build and pay for municipal bridges in this country, is the Government of Canada prepared to purchase these bridges from the Government of Nova Scotia and to pay for them?

Mr. Sohi: Senator, thank you so much for that question.

First of all, the cost to build the new Champlain Bridge was already built into the fiscal framework so that revenue from the tolling was not designed to be paying for the capital cost, the maintenance cost or the operational cost of the bridge.

The new Champlain Bridge is a replacement bridge. It's not a new bridge, so I think that's the distinction we have to make.

The other part is that the tolling on the replacement bridge was done without any consultation with the local communities, businesses and area, and the regional municipalities.

The examples senator, that you have cited, I appreciate the question, but I also want to state and bring to attention that the tolling that is charged on, for example, the Confederation Bridge does not cover the entire cost of the capital, the entire cost of the operation or the maintenance of that bridge. So there is still a subsidy involved for that bridge, too. So it was a new bridge and this is a replacement bridge, so that's the distinction we make in both projects.

The Deputy Chair: With respect minister, I guess I don't see it the way you do. I believe strongly in the concept of user pay when it comes to this type of infrastructure. I'm disappointed to think

sénatrice Unger de l'Alberta, le sénateur Boisvenu du Québec et le premier à poser des questions sera le sénateur MacDonald, mon vice-président, qui va présider la fin de la séance et qui est originaire de la magnifique province qu'est la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

Le vice-président : Monsieur le ministre, en regardant votre lettre de mandat, je n'ai pu m'empêcher de remarquer qu'un des éléments de votre lettre de mandat consiste à lancer la construction d'un remplacement du pont Champlain, sans péage, qui semble être un projet qui coûtera au moins 5 milliards de dollars.

Le gouvernement précédent avait préparé un plan pour le pont Champlain sur le principe de l'utilisateur payeur, comme le sont en fait tous les ponts de ce pays qui sont pour la plupart administrés par les gouvernements provinciaux et les municipalités.

En Nouvelle-Écosse, deux ponts relient la capitale, Halifax, et Dartmouth. Ces ponts ont été construits et payés par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, la municipalité et les personnes qui les utilisent, et ceux-ci paient ces ponts depuis un demi-siècle.

Si le gouvernement du Canada décidait de construire et de payer des ponts municipaux dans le pays, est-il disposé à acheter ces ponts du gouvernement de la Nouvelle-Écosse et d'en assumer les coûts?

M. Sohi : Je vous remercie, sénateur, de cette question.

Tout d'abord, le coût de la construction du nouveau pont Champlain faisait déjà partie du cadre fiscal, de sorte que les revenus générés par le péage n'étaient pas destinés à défrayer le coût d'investissement, le coût de maintenance, ni le coût d'exploitation du pont.

Le nouveau pont Champlain est un pont de remplacement. Ce n'est pas un nouveau pont, et c'est une distinction dont il faut tenir compte.

L'autre aspect est le fait que le péage sur le pont de remplacement a été instauré sans aucune consultation des collectivités et entreprises locales et environnantes ni des municipalités régionales.

Les exemples que vous avez mentionnés, sénateur... J'apprécie la question, mais j'aimerais aussi préciser que le péage sur le pont de la Confédération, par exemple, ne couvre pas la totalité des coûts d'investissement ni la totalité des coûts d'exploitation et de maintenance de ce pont. Il y a donc une part de subvention pour ce pont aussi. C'était donc un nouveau pont, et celui-ci est un pont de remplacement; c'est en cela que les deux projets se distinguent.

Le vice-président : Sans vouloir vous manquer de respect, monsieur le ministre, je ne vois pas les choses de la même façon que vous. Je crois fermement au concept du paiement par

that the government does not, or that you do not, but I also believe Canadians should be treated equally when it comes to infrastructure, and it's the principle that's involved here.

If the Government of Canada is going to build a bridge and pay for the bridge, they should be doing it across the board in every part of the country.

Why are Nova Scotians being treated differently than people in Montreal when it comes to the payment and the cost of these bridges?

Mr. Sohi: Thank you for your concern. Again, the distinction I can stress again is between building new projects and replacement projects.

Mr. Tremblay, do you want to address the history on the Confederation?

Jean-François Tremblay, Deputy Minister, Infrastructure Canada: At least on the Champlain Bridge, this was already a federal bridge that we owned; it is not a municipal bridge. We never transferred it to the municipalities or the province.

The Deputy Chair: That is the old bridge. We are talking about the new bridge.

Mr. Tremblay: The government decided it was a replacement of a federal bridge by a federal bridge, and they decided they will do it the same way as it was, without tolling.

The Confederation Bridge was a new bridge, and we built a toll at the time. As the minister said, the toll covers some of the cost but not necessarily all of it. It is also an interprovincial bridge, which is a bit different. I understand that your point of view is different.

The Deputy Chair: I have to put it on the record that I don't find the answers very convincing.

Senator Eggleton: Thank you for being here, minister. I have a particular interest in your visit. First, I am one of your predecessors, having started the first infrastructure program in the Chrétien government in 1993.

Last year, I led a project on behalf of the Mayor of Toronto with respect to Toronto Community Housing, which is the largest social housing provider in the country and one that has a $2.5 billion backlog. Several hundred of its buildings need repair. I am sure Toronto and its mayor hopes this fund will help. They are ready to go.

My question is related to how the program will function vis-à-vis municipalities. The program that I instituted in 1993 was a bottom-up. It was the municipalities, community organizations or universities that put in the applications, through the province, of course. The municipalities started with a third of the funds, the province added a third and the federal government the last third.

l'utilisateur quand il s'agit de ce type d'infrastructure. Je suis déçu de constater que le gouvernement n'y croit pas, et vous non plus, mais j'estime que les Canadiens devraient être traités sur un même pied d'égalité quand il s'agit des infrastructures, et c'est le principe qui est en cause ici.

Si le gouvernement du Canada va construire un pont et assumer les coûts de ce pont, il devrait aussi le faire partout au pays.

Pourquoi les Néo-Écossais sont-ils traités différemment des Montréalais quand il s'agit du paiement et du coût de ces ponts?

M. Sohi : J'apprécie votre préoccupation. Une fois de plus, j'insiste sur le fait que la distinction se situe entre la construction de nouveaux projets et celle de projets de remplacement.

Monsieur Tremblay, voulez-vous parler du cas de la Confédération?

Jean-François Tremblay, sous-ministre, Infrastructure Canada : Dans le cas du pont Champlain, au moins, c'était déjà un pont fédéral qui nous appartenait; ce n'était pas un pont municipal. Nous n'en avons jamais cédé la propriété aux municipalités ou à la province.

Le vice-président : C'est l'ancien pont. Nous parlons du nouveau pont.

M. Tremblay : Le gouvernement a décidé qu'il remplacerait un pont fédéral par un pont fédéral, et il a décidé qu'il fonctionnerait de la même façon qu'auparavant, sans péage.

Le pont de la Confédération était un nouveau pont et, à l'époque, nous avons prévu qu'il serait payant. Comme l'a dit le ministre, le péage couvre certains des coûts, mais pas forcément la totalité. C'est aussi un pont interprovincial, ce qui est quelque peu différent. Je comprends que votre perspective soit différente.

Le vice-président : Je tiens à ce que le compte rendu fasse état du fait que je ne trouve pas les réponses très convaincantes.

Le sénateur Eggleton : Merci, monsieur le ministre, de votre présence. Votre visite m'intéresse particulièrement. Tout d'abord, je suis un de vos prédécesseurs, ayant commencé le premier programme d'infrastructure au gouvernement Chrétien en 1993.

L'an dernier, j'ai dirigé, au nom du maire de Toronto, un projet se rapportant au Toronto Community Housing, qui est le plus grand fournisseur de logement abordable au pays, et qui a un arriéré de 2,5 milliards de dollars. Plusieurs centaines des bâtiments nécessitent des réparations. Je suis sûr que Toronto et son maire espèrent que ce fonds aidera. Ils sont prêts à aller de l'avant.

Ma question se rapporte à la façon dont le programme fonctionnera en ce qui concerne les municipalités. Le programme que j'avais mis sur pied en 1993 était un programme du bas vers le haut. C'étaient les municipalités, les organisations communautaires ou les universités qui présentaient les demandes, par le truchement de la province, bien sûr. Les municipalités

Generally that was the formula.

What is the formula with respect to municipalities? Will it be similar to that or vary?

Mr. Sohi: Thank you, senator, for that question.

We engaged with the municipalities, the Federation of Canadian Municipalities, big city mayors, the Canadian Urban Transit Association, and with the provinces to help us design the delivery of the 10-year plan.

After those discussions, we made a decision to take a two-phased approach. The first phase was included in Budget 2016, which will focus on fixing what we have, but also increase the federal commitment to the project.

We are moving away from one third. We will provide 50 per cent of the funding for projects. The reason for that is to reduce some of the burden on municipalities. They don't have the resources that the provinces and the federal government have, but they are also responsible for the ongoing operation of the system. They actually contribute more. Not only do they have to contribute to the building of the infrastructure, but they also have to contribute to replace the structure.

We believe if we up our contribution to 50 per cent that whatever the difference is between one third and 50 per cent should lower the municipal contribution by 17 per cent. We expect the provinces to continue to contribute one third of their share, unless the provinces and municipalities come to a different arrangement.

Senator Eggleton: You are trying to work out bilateral agreements with the provinces. My recollection is that some of these can take time. Municipalities like Toronto and its housing want to see the money yesterday.

Will this take a long period of time? Are you getting any signs that they are ready to sign on and help flow the funds to municipalities? The municipalities want to know when they are going to get this money.

Mr. Sohi: We are ready. We have sent letters to all the provinces and territories explaining what is in the budget and our desire to sign bilateral agreements. We sent out template agreements, the framework, to all of the provinces and municipalities. So far our conversations are progressing at a speed that we feel we will be able to sign bilateral agreements with the majority of the provinces and territories within the next month. That is our goal.

Senator Eggleton: We will not miss the construction season?

commençaient par contribuer un tiers des fonds, la province ajoutait un autre tiers et le gouvernement fédéral le dernier tiers. C'était la formule générale.

Quelle sera la formule en ce qui concerne les municipalités? Est-ce que ce sera la même chose ou quelque chose de différent?

M. Sohi : Merci, sénateur, pour cette question.

Nous avons travaillé avec les municipalités, la Fédération canadienne des municipalités, les maires des grandes villes, l'Association canadienne du transport urbain et les provinces, pour nous aider à concevoir l'exécution du plan décennal.

Après ces discussions, nous avons décidé d'adopter une approche en deux étapes. La première étape, présentée dans le budget de 2016, se concentrera sur la réparation de ce que nous avons, mais aussi sur l'augmentation de l'engagement fédéral à l'endroit de ce projet.

Nous abandonnons la formule du tiers. Nous fournirons 50 p. 100 du financement des projets, et ce, pour réduire quelque peu le fardeau des municipalités. Elles n'ont pas les ressources que les provinces et le gouvernement fédéral ont, et elles sont aussi responsables du fonctionnement continu du système. En réalité, leur apport est plus élevé. Elles doivent non seulement contribuer à la construction de l'infrastructure, mais aussi au remplacement de la structure.

Nous croyons que si nous augmentons notre contribution à 50 p. 100, la contribution des municipalités sera réduite de 17 p. 100, soit la différence entre le tiers et 50 p. 100. Nous nous attendons à ce que les provinces continuent à contribuer leur part d'un tiers, à moins que les provinces et les municipalités ne conviennent de dispositions différentes.

Le sénateur Eggleton : Vous tentez de conclure des accords bilatéraux avec les provinces. Si je me souviens bien, ce genre d'accord peut prendre du temps. Mais les municipalités comme Toronto et ses logements abordables ont besoin de l'argent au plus vite.

Cela prendra-t-il beaucoup de temps? Voyez-vous des signes qu'ils sont prêts à passer à l'action et à contribuer à ce que des fonds soient dirigés vers des municipalités? Les municipalités veulent savoir quand elles auront cet argent.

M. Sohi : Nous sommes prêts. Nous avons envoyé des lettres à toutes les provinces et à tous les territoires expliquant ce qui se trouve dans le budget et notre souhait de signer des accords bilatéraux. Nous avons envoyé des modèles d'accord, le cadre, à toutes les provinces et municipalités. Si l'on en juge par la rapidité avec laquelle les conversations évoluent, nous pensons bien être en mesure de signer des accords bilatéraux avec la majorité des provinces et territoires au cours des 30 prochains jours. C'est notre objectif.

Le sénateur Eggleton : Et nous n'allons pas rater la saison de la construction?

Mr. Sohi: That is my goal. If there is one thing that I lose sleep over, it is that. We don't want to miss the construction season. We already missed two construction seasons because of lack of federal involvement in the last two years.

Senator Eggleton: You are absolutely right.

I am looking at a chart that is the spending for the first five years, although I am kind of confused by that because I understood you were doing two phases and the first phase was only two years. You might clarify that.

This funding for the first five-year chart shows a division of the $11.9 billion, so much for social infrastructure and First Nations, culture, recreation, early learning in childhood and affordable housing. You have it all worked out.

If there isn't a take-up in one category, will you be flexible enough to move some of this money around into other categories where there may be higher demand?

Mr. Sohi: At this time the money we want to spend is the money that we have identified where it should go. For public transit $3.4 billion over three years, for green infrastructure $5 billion over five years, and housing is $3.4 million, and social infrastructure.

Our goal is to invest where we have identified those investments should go. If the money is unspent in those categories, then the money will roll into the long-term plan, which we have already started discussions on. Our goal is to conclude the long-term plan by the end of this year.

Senator Eggleton: What you are doing is very good, namely transferring some of the unused funds into the Gas Tax Fund. I think the municipalities will very much appreciate that.

What programs are you taking the funds from?

Mr. Sohi: When I took over this portfolio and met with my staff, and we came to know that there were legacy funds that go back a decade, or longer in some cases, where money was allocated but never spent, that should be a concern for every government.

What we said to our partners is that you either give us new projects to be funded under these legacy funds or we will transfer this money through the Gas Tax Fund.

Our goal is to invest money. We used that leverage, and I am pleased that the majority of those legacy funds are re-profiled for new projects. We are looking at those projects to be funded in a short time.

Moving forward, if the money is not committed to projects, we will look at flowing that money through the gas tax as well.

M. Sohi : C'est mon objectif. S'il y a une chose qui m'empêche de dormir, c'est bien cela. Nous ne voulons pas rater la saison de la construction. Nous avons déjà raté deux saisons de la construction en raison du manque de participation fédérale au cours des deux dernières années.

Le sénateur Eggleton : Vous avez tout à fait raison.

Je regarde le graphique des dépenses des cinq premières années, bien que cela me laisse un peu perplexe parce que je croyais que vous alliez procéder en deux phases et que la première phase était de deux ans seulement. Vous pourriez peut-être éclaircir cela.

Le graphique des dépenses des cinq premières années illustre la répartition des 11,9 milliards de dollars, une partie pour les investissements dans l'infrastructure sociale des collectivités inuites, l'infrastructure culturelle et récréative, l'apprentissage en garde des jeunes enfants, et le logement abordable. Vous avez tout prévu.

Si une des catégories n'utilise pas l'argent, y aura-t-il assez de souplesse pour transférer une partie de cet argent dans d'autres catégories où la demande pourrait être plus élevée?

M. Sohi : Pour l'instant, les montants que nous voulons dépenser sont ceux déterminés pour les catégories indiquées. Pour le transport en commun, 3,4 milliards de dollars sur trois ans, pour l'infrastructure verte, 5 milliards de dollars sur cinq ans et, pour le logement abordable et l'infrastructure sociale, 3,4 millions de dollars.

Notre objectif est d'investir là où nous avons déterminé que les investissements doivent aller. S'il y a de l'argent qui n'est pas dépensé dans ces catégories, ces montants seront redirigés vers le plan à long terme, pour lequel nous avons déjà entrepris des discussions. Notre objectif est de mettre la dernière main au plan à long terme d'ici la fin de l'année

Le sénateur Eggleton : Ce que vous faites est très bien, notamment transférer les fonds non dépensés au Fonds de la taxe sur l'essence. Les municipalités apprécieront certainement cela.

De quels programmes prenez-vous les fonds?

M. Sohi : Quand j'ai pris en main ce portefeuille et ai rencontré mon personnel, nous avons découvert qu'il y avait des fonds remontant à 10 ans, ou plus, dans certains cas, dont l'argent était alloué, mais n'avait jamais été dépensé — ce qui devrait être matière à préoccupation pour n'importe quel gouvernement.

Nous avons dit à nos partenaires de nous présenter de nouveaux projets à financer à partir de ces anciens fonds, sinon nous transférerons l'argent au Fonds de la taxe sur l'essence.

Notre objectif est d'investir de l'argent. Nous avons utilisé cet argument, et je suis heureux de vous dire que la majorité de ces anciens fonds seront redirigés vers de nouveaux projets. Ces projets devront être financés sous peu.

À partir de maintenant, nous envisagerons de rediriger aussi vers le Fonds de la taxe sur l'essence tout argent qui n'a pas été consacré à des projets.

Senator Eggleton: Has any money flowed to the gas tax over and above the regular funding level at this point?

Mr. Sohi: Not at this time, no.

Senator Mercer: Thank you, minister, for being here. First, I would like to express our concern about what is happening in northern Alberta. Many of those people living in northern Alberta temporarily are constituents of mine, from Nova Scotia, along with Senator MacDonald's constituents. We join with you in expressing our concern.

You have confused me a bit. You mentioned in an answer to Senator Eggleton that money that is not used will be rolled over into future programs. But your mandate letter states that you are working with the Minister of Finance to ensure that unspent infrastructure funds are automatically transferred to municipalities through a temporary top-up to the Gas Tax Fund. That was brought in by the Chrétien and Martin governments and is extremely popular with municipalities. This is a legacy of those governments that will live a long time at the municipal level.

You talked about money being rolled over into future projects, but it seems to me that under this provision there will be no money to roll over. If you don't spend the money, it is going to go to the municipalities by topping up the Gas Tax Fund.

Mr. Sohi: I want you to look at this in stages. This is a 10-year plan. Phase one is what we introduced in Budget 2016 and phase two is what we are developing in consultation with the provinces and municipalities as we speak. We will conclude that phase in the coming year.

Because this money is in phase one, it will roll over to phase two if it is unspent. That is how we look at it.

Having said that, we are also dealing with the existing Building Canada Fund, which is $9 billion. Our goal is to allocate that money or commit it to projects within the next two to three years. Any money that is uncommitted or unallocated under the Building Canada Fund will flow to municipalities through the Gas Tax Fund. The distinction is namely in the expiry of the old programs.

Let me give you an example. We are putting $20 billion into public transit over 10 years. It takes five or six years, or even longer, for a project to be built. When we allocate money in year one, money is not spent in year one; it is spent over a number of years. That's why we can't transfer that money over to the Gas Tax Fund even though it is not spent in that number of years.

Le sénateur Eggleton : Y a-t-il déjà des montants qui ont été versés au Fonds de la taxe sur l'essence au-delà des niveaux de financement prévus?

M. Sohi : Non, pas pour l'instant.

Le sénateur Mercer : Merci, monsieur le ministre, de votre présence. J'aimerais tout d'abord vous dire à quel point ce qui se passe dans le Nord de l'Alberta nous préoccupe. Bon nombre des personnes qui vivent dans des logements temporaires dans le Nord de l'Alberta sont des électeurs de ma circonscription, en Nouvelle-Écosse, ainsi que de celle du sénateur MacDonald. Nous sommes unis avec vous dans l'expression de notre souci.

Je suis un peu perplexe. Vous avez mentionné dans votre réponse au sénateur Eggleton que tout montant non dépensé sera redirigé vers de nouveaux programmes. Mais votre lettre de mandat stipule que vous collaboriez avec le ministre des Finances pour veiller à ce que les fonds d'infrastructure non dépensés soient automatiquement transférés aux municipalités par le truchement d'une majoration temporaire du Fonds de la taxe sur l'essence. Ce fonds a été institué par les gouvernements Chrétien et Martin, et il est extrêmement apprécié par les municipalités. C'est un legs de ces gouvernements qui aura perduré au niveau municipal.

Vous parlez de fonds qui seront redirigés vers des projets futurs, mais il me semble que, en vertu de cette disposition, il n'y aura pas de fonds à rediriger. Si l'argent n'est pas dépensé, il ira aux municipalités par une majoration du Fonds de la taxe sur l'essence.

M. Sohi : Je vous demande d'examiner la situation dans un contexte d'étapes. Nous avons ici un plan décennal. La phase un est ce que nous avons inclus dans le budget de 2016, et la phase deux est ce que nous sommes en train d'élaborer en ce moment même avec les provinces et les municipalités. Nous finirons cette phase au cours de l'année à venir.

Comme l'argent dont je parle fait partie de la première phase, il passera à la deuxième phase s'il n'est pas dépensé. C'est ainsi que nous voyons les choses.

Ceci étant dit, nous œuvrons également dans le cadre du Fonds Chantiers Canada existant, dont le budget est de 9 milliards de dollars. Nous avons pour objectif d'affecter ces fonds ou de les attribuer à des projets au cours des deux ou trois prochaines années. Tout argent non consacré ou affecté au titre du Fonds Chantiers Canada sera automatiquement transféré aux municipalités par le truchement du Fonds de la taxe sur l'essence. La distinction se situe essentiellement au niveau des dates d'expiration des anciens programmes.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Nous injectons 20 milliards de dollars dans le transport en commun en 10 ans. La construction d'un projet s'étend sur cinq à six ans, voire plus longtemps encore. Quand nous affectons des fonds la première année, ces fonds ne sont pas dépensés la première année; ils sont dépensés au fil de nombreuses années. Voilà pourquoi nous ne

Senator Mercer: So, the municipalities will not realize any of the unspent funds until the end of the 10 years.

Mr. Sohi: No, under the Building Canada Fund, which is $9 billion, it is a three-year time frame. If that money is not spent in three years, it will go to the Gas Tax Fund.

Senator Mercer: Now, you further confused me when Senator Eggleton referred to the chart, which, by the way, is supplied by Infrastructure Canada. You have broken down nicely where you have planned for all the money to go, namely the $11.9 billion. But I don't see any mention of the Champlain Bridge in that list. Where is the money for that going to come from if it doesn't show up in that chart?

Mr. Sohi: Thank you for that question. Senator, if you feel confused, it is for the same reason I feel confused, as well. There are so many buckets of infrastructure money within the federal government. You have the federal infrastructure money, gas tax money, Building Canada Fund money and the new $60 billion under transit, green infrastructure and social infrastructure.

The Champlain Bridge is a federally owned piece of infrastructure. This money is for community-owned infrastructure. That is why you don't see the Champlain Bridge under this plan; it is included in the federal infrastructure plan.

Senator Mercer: Okay.

I would suggest, minister, that we find a term other than "buckets of money."

Mr. Sohi: Envelopes. Maybe even that is not the right term.

Senator Mercer: The visual is not good for you or for us. Perhaps you could work on that.

Senator Black: Minister, thank you very much for being here. It is tremendous to see the contribution that you are making and how well you are representing our province.

Mr. Sohi: Thank you.

Senator Black: I have a general question for you in terms of infrastructure thinking. With this large amount of money that Canadians, through the Government of Canada, are committing to infrastructure, I am wondering if there is an opportunity — and perhaps you are using it as one — to lever other funds. I am thinking about private pension fund monies, other development infrastructure companies and public-private partnerships. What is your view, generally, about those, minister?

pouvons pas transférer cet argent au Fonds de la taxe sur l'essence même s'il n'a pas été dépensé durant ce nombre d'années.

Le sénateur Mercer : Les municipalités ne verront donc pas les fonds non dépensés avant la fin des 10 ans.

M. Sohi : Non, dans le cadre du Fonds Chantiers Canada, qui s'élève à 9 milliards de dollars, c'est une question de trois ans. Si cet argent n'est pas dépensé en trois ans, il ira au Fonds de la taxe sur l'essence.

Le sénateur Mercer : Je suis encore plus perplexe maintenant. Le sénateur Eggleton a renvoyé au graphique qui, soit dit en passant, est un graphique fourni par Infrastructure Canada. Vous avez parfaitement réparti l'argent que vous prévoyez distribuer, c'est-à-dire les 11,9 milliards de dollars, dans des secteurs précis. Mais je ne vois aucune mention du pont Champlain. D'où viendra l'argent pour ce projet s'il ne figure pas dans ce graphique?

M. Sohi : Je vous remercie de votre question, sénateur. Si vous êtes perplexe, c'est pour la même raison que je suis perplexe aussi. Il y a tant de « chaudières » d'argent pour l'infrastructure au sein du gouvernement fédéral. Il y a les fonds alloués aux programmes d'infrastructure fédéraux, le Fonds de la taxe sur l'essence, le Fonds Chantiers Canada et le nouveau fonds de 60 milliards de dollars alloués au transport en commun, à l'infrastructure verte et à l'infrastructure sociale.

Le pont Champlain est une infrastructure fédérale. Ces fonds visent les infrastructures communautaires. Voilà pourquoi vous ne voyez pas mention du pont Champlain dans ce plan; il fait partie du plan des infrastructures fédérales.

Le sénateur Mercer : D'accord.

Je suggère, monsieur le ministre, que nous trouvions un meilleur terme que « chaudières d'argent ».

M. Sohi : Enveloppes. Ce n'est peut-être même pas le bon terme.

Le sénateur Mercer : La connotation visuelle ne convient à personne, ni à vous ni à nous. Nous pourrions peut-être voir qu'est-ce qu'on pourrait trouver de mieux.

Le sénateur Black : Monsieur le ministre, je vous remercie de votre présence. C'est merveilleux de voir à quel point vous représentez bien notre province.

M. Sohi : Merci.

Le sénateur Black : J'ai une question d'ordre général à vous poser au sujet des infrastructures. Compte tenu de l'ampleur de l'argent que les Canadiens, par l'intermédiaire du gouvernement du Canada, s'engagent à consacrer aux infrastructures, je me demandais s'il y a une possibilité — et peut-être que vous en avez repéré une — de lever d'autres fonds. Je pense aux fonds de pension privés, à d'autres sociétés de développement d'infrastructures et à des partenariats publics-privés. Que pensez-vous de cela, de façon générale, monsieur le ministre?

Mr. Sohi: Thank you, senator, for that question. As you may know, part of my mandate from the Prime Minister is to explore the creation of the infrastructure bank.

It is very high level thinking at this time, but the role of the bank would be to build the capacity of the municipalities where they lack it. The second role is to provide them with low-cost loans where their borrowing cost is higher than the federal government's borrowing cost. The third is to engage private sector pension funds. How do we leverage private sector financing and expertise to expand or level the federal dollars?

We are having high-level discussions with experts on this. As part of the long-term plan, we will be working toward having that kind of entity in place that will allow us to engage, particularly with pension funds.

Senator Black: Thank you, minister. In terms of that answer, which I very much appreciate, what is your thought process around timing for the launch of an infrastructure bank?

Mr. Sohi: Our next stage is to conclude the second phase of the long-term, 10-year plan. Parallel to that are the discussions we are having with experts on the infrastructure bank and engaging pension funds. It might take a little longer than a year, but it depends on how far we move ahead on the second phase of the infrastructure plan. We are staging it, in a way.

Senator Black: Do you see that in your first mandate, your first four years?

Mr. Sohi: Absolutely. We want to plan on that in our first mandate.

Senator Black: In our talk, then, it is imminent.

Mr. Sohi: I come from a municipal background, so we move a bit faster than that.

Senator Black: I come from the private sector, but I am adjusting.

You must feel like Santa Claus, actually, or maybe it is the Grinch; I'm not sure which one. I will test that right now, minister.

You perhaps have heard conversation about the concept of a northern corridor in Canada, the concept running, basically, from Labrador down through northern Quebec, the Ring of Fire, out to Fort McMurray and over to Prince Rupert. The government would build an infrastructure corridor for rail, fibre optics, transmission and pipelines. That's the concept that you hear people talking about. What is your view?

Mr. Sohi: We have had discussions with various stakeholders and proponents on different segments of the northern corridor. It is not coming together in a coordinated way yet. I just had

M. Sohi : Je vous remercie, sénateur, de me poser cette question. Comme vous le savez peut-être, le mandat que m'a confié le premier ministre comprend l'établissement éventuel de la Banque de l'infrastructure du Canada.

C'est une perspective de très haut niveau, à ce stade, mais cette banque aurait pour rôle de rétablir la capacité des municipalités là où elle est défaillante. Dans le cadre de son deuxième rôle, la banque fournirait aux municipalités des prêts économiques quand leur coût d'emprunt est supérieur au coût d'emprunt du gouvernement fédéral. En troisième lieu, elles se tourneraient vers les fonds de pension privés. Comment pourrons-nous tirer parti du financement et de l'expertise du secteur privé pour augmenter ou équilibrer les ressources fédérales?

Nous avons des discussions très générales avec des experts à ce sujet. Dans le cadre du plan à long terme, nous nous emploierons à établir ce genre d'entité qui nous permettra de travailler, surtout, avec les fonds de pension.

Le sénateur Black : Merci, monsieur le ministre. En poursuivant sur la lancée de cette réponse, que j'apprécie grandement, quel serait d'après vous l'échéancier pour le lancement d'une banque d'infrastructure?

M. Sohi : Notre deuxième phase consiste à compléter notre plan à long terme, le plan décennal. Parallèlement, nous parlons avec des experts au sujet de la banque d'infrastructure et de l'utilisation des fonds de pension. Cela pourrait prendre un peu plus d'un an, mais dépendra de la rapidité avec laquelle nous avançons dans la deuxième phase du plan d'infrastructure. Nous préparons tout cela, dans un certain sens.

Le sénateur Black : Pensez-vous que cela se produira au cours de votre premier mandat, vos quatre premières années?

M. Sohi : Absolument. C'est ce que nous visons pour notre premier mandat.

Le sénateur Black : Dans notre contexte donc, c'est imminent.

M. Sohi : Je viens du milieu municipal, et nous avançons un peu plus vite que cela.

Le sénateur Black : Je viens du secteur privé, mais je m'adapte.

Vous devez vous sentir comme le père Noël ou, peut-être même, le Grincheux, je ne suis pas sûr lequel des deux. Je vais vérifier cela tout de suite, monsieur le ministre.

Vous avez peut-être entendu parler du concept du corridor du Nord au Canada, dont l'itinéraire irait, essentiellement, du Labrador, traversant le Nord du Québec et la ceinture de feu, jusqu'à Fort McMurray, arrivant enfin à Prince-Rupert. Le gouvernement construirait un couloir d'infrastructure pour les chemins de fer, la fibre optique, les communications et les oléoducs. C'est ce dont entendent parler les gens. Qu'en pensez-vous?

M. Sohi : Nous avons eu des discussions avec divers intervenants et promoteurs en ce qui concerne différents segments du corridor du Nord. Les choses ne se dessinent pas

a chance to meet with Minister Garneau today, and I had a brief conversation with some of the other ministers to put our heads together on how we would facilitate a trade and major transportation corridor, and how that ties into resource development.

If we want to facilitate resource development, we need to have more of a coordinated approach, and also interest from the private sector, so that we know what level they are at in their investments. That is where we are. It's very high level at this time.

Senator Black: Perhaps the Senate Transportation Committee could study such an opportunity. That might be of help to you and your colleagues.

Mr. Sohi: Yes, please. That would be.

Senator Black: It is easy for me to talk for the committee given that I am not on the steering committee, but it might be something of value.

Mr. Sohi: We also want to engage you to help us design a long-term infrastructure plan for phase two. My staff will be reaching out to you. If you can assist in that and if you are exploring this northern corridor, there will be assistance for that as well.

Senator Black: My last question is in the Santa Claus category. Do you have a view on high-speed rail between Calgary and Edmonton?

Mr. Sohi: I personally don't have a view on it because when I was a municipal counsellor this issue was debated. There were discussions in the province about what the priorities of the province should be. At that time I think the consensus was let's build the rail system and LRT systems within the cities first and then connect cities later on. That's where the discussions were before we saw the downturn in the economy.

I am a proponent of sustainable modes of transportation. We need to think long-term — not just about today but about 20 or 30 years into the future. If we build the great network of LRT systems in Edmonton and Calgary and we connect that with a rail link between two cities, the population concentration on that corridor is already larger than people thought it would be.

Senator Black: Thank you, minister.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Minister, I understand that three major bridges are being built in the Montreal region: the bridges on highway 25 and highway 30, which are toll bridges, and the Champlain Bridge, which is not a toll bridge.

The public finds it hard to understand why there is user-pay in one case, and in the other case, it is the federal government that is paying. These are somewhat complex situations, particularly

de façon coordonnée encore. J'ai rencontré par hasard le ministre Garneau aujourd'hui, et parlé brièvement avec quelques-uns des autres ministres de la possibilité de conjuguer nos pensées pour déterminer comment nous pourrions faciliter un corridor commercial, et ce que cela représente pour le développement des ressources.

Si nous voulons faciliter le développement des ressources, il nous faut disposer d'une approche plus coordonnée, ainsi que de l'intérêt du secteur privé, afin de savoir à quel niveau se situent leurs investissements. C'est là où nous en sommes. Une perspective très générale, à ce stade.

Le sénateur Black : Peut-être que le Comité sénatorial des transports pourrait étudier une telle possibilité. Cela pourrait vous aider, vous et vos collègues.

M. Sohi : Oui, je vous en prie, ce serait utile.

Le sénateur Black : Il est facile pour moi de parler au nom du comité, bien sûr, puisque je ne fais pas partie du comité directeur, mais cela pourrait être quelque chose de valable.

M. Sohi : Nous aimerions aussi que vous nous aidiez à concevoir un plan d'infrastructure à long terme pour la deuxième phase. Mon personnel communiquera avec vous. Si vous pouvez nous aider dans cette voie, et si vous examinez le concept du corridor du Nord, cela nous aidera beaucoup aussi.

Le sénateur Black : Ma dernière question s'adresse au père Noël. Que pensez-vous d'un système ferroviaire à grande vitesse entre Calgary et Edmonton?

M. Sohi : Je n'ai, personnellement, aucune opinion là-dessus. Quand j'étais conseiller municipal, la question a été débattue. La province tentait de déterminer quelles devraient être ses priorités. À l'époque, le consensus a été, je crois, de commencer par le système ferroviaire et les systèmes légers sur rail à l'intérieur des villes, puis de relier les villes plus tard. C'est là où en étaient les discussions quand l'économie a commencé à ralentir.

Je suis partisan des modes de transport durables. Nous devons adopter une perspective à long terme — pas seulement en ce qui concerne le présent, mais 20 ans ou 30 ans dans l'avenir. Si nous construisons le grand réseau de systèmes légers sur rail à Edmonton et Calgary, puis relions ces villes par un lien ferroviaire, la concentration de la population sur ce corridor est déjà plus forte que les gens pensent qu'elle devrait l'être.

Le sénateur Black : Merci, monsieur le ministre.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur le ministre, je comprends que trois ponts importants sont en construction dans la région de Montréal : ceux de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30, qui sont des ponts payants, et le pont Champlain, qui n'est pas un point à péage.

La population comprend mal que, d'un côté, il y ait l'usager-payeur, et que de l'autre côté, ce soit le gouvernement fédéral qui paie. Ce sont des situations assez complexes, d'autant

given that the decision was made during the election campaign. In my opinion, any decision announced during an election campaign is not especially rational.

My question is this. Will the $5 billion that it will cost to build the Champlain Bridge, which will be absorbed by your government, have an impact on the portion of the infrastructure budgets to which Quebec might be entitled?

[*English*]

Mr. Sohi: I will answer your last question first, and then I will ask the DM to talk about the three bridges.

There will not be any impact of removal of tolls on the share that the Montreal region or the province of Quebec will receive under the Building Canada Plan or the new areas of investments in public transit, green infrastructure and social infrastructure. These are two separate projects, and the areas where the funding is coming from are also separate, so there won't be any impact.

[*Translation*]

Mr. Tremblay: The bridges you refer to are provincial bridges. Discussions were held, and at that time, the local and provincial governments decided to install toll booths on them.

As you know, that was not as readily accepted in the case of the Champlain Bridge. It is a federal bridge, and a number of questions were raised. It was also pointed out that it is the replacement of an existing bridge that was not a toll bridge.

The highway 30 bridge is a new bridge. The other factor that was taken into consideration, in response to the concerns raised, related to the impact on the other bridges and the tunnel, given that the toll was likely to increase traffic and put pressure on the other infrastructure. In the circumstances, the government made the decision to eliminate the toll.

Senator Boisvenu: What will the federal government's role be in setting priorities for infrastructure projects? I have worked in the government for four decades, and my observation is that there are always disputes between the federal and provincial governments over whether the Canadian flag or the Quebec flag should be flown. What will the federal government's role be in setting priorities for infrastructure projects?

[*English*]

Mr. Sohi: For the existing Building Canada Fund, each province knows what their allocation is already. We made that known on the website and to each province, so it's very transparent. They know how much they will get under the New Building Canada Fund. They have the ability to decide on which projects they want to bring forward on behalf of the municipalities or the provincial projects.

plus que la décision a été prise durant la campagne électorale. À mon avis, toute décision annoncée durant une campagne électorale n'est pas des plus rationnelles.

Ma question est la suivante. Les 5 milliards de dollars qu'il en coûtera pour la construction du pont Champlain et qui seront absorbés par votre gouvernement auront-ils un impact sur la portion des budgets en matière d'infrastructure à laquelle le Québec pourrait avoir droit?

[*Traduction*]

M. Sohi : Je répondrai à votre dernière question d'abord, puis demanderai au sous-ministre de parler des trois ponts.

Le retrait des péages ne se répercutera d'aucune façon sur la portion que la région de Montréal ou le Québec recevra au titre du Fonds Chantiers Canada ou des nouveaux investissements en matière de transport en commun, d'infrastructure verte et d'infrastructure sociale. Ce sont deux projets distincts, et les sources de financement sont distinctes également; il n'y aura donc aucune incidence.

[*Français*]

M. Tremblay : Les ponts auxquels vous faites référence sont des ponts provinciaux. Des discussions ont eu lieu et, à l'époque, les gouvernements locaux et provinciaux ont décidé d'y installer des péages.

Comme vous le savez, dans le cas du pont Champlain, la mesure n'a pas été acceptée aussi facilement. Il s'agit d'un pont fédéral, et plusieurs questions ont été soulevées. On a mentionné qu'il s'agissait du remplacement d'un pont existant qui n'était pas un pont à péage.

Le pont de l'autoroute 30 est un nouveau pont. L'autre élément qui a été pris en considération à la suite des inquiétudes soulevées concernait l'impact sur les autres ponts et sur le tunnel, dans un contexte où le péage était susceptible d'alourdir le trafic et de créer de la pression sur les autres infrastructures. Dans ce contexte, le gouvernement a pris la décision de retirer le péage.

Le sénateur Boisvenu : Quel sera le rôle du gouvernement fédéral dans l'établissement des priorités quant aux projets d'infrastructure? Cela fait quatre décennies que je travaille au gouvernement, et je constate qu'il y a toujours eu des querelles entre les gouvernements fédéral et provincial, à savoir si on devait arborer le drapeau du Canada ou celui du Québec. Quel sera le rôle du gouvernement fédéral dans l'établissement des priorités pour les projets d'infrastructure?

[*Traduction*]

M. Sohi : En ce qui concerne le Fonds Chantiers Canada existant, chaque province sait déjà ce qui lui est alloué. Nous l'avons annoncé sur le site web et à chaque province; c'est donc très transparent. Elles savent combien le Fonds Chantiers Canada leur accordera. Elles ont toute la latitude de choisir les projets provinciaux ou les projets à mettre de l'avant au nom des municipalités.

So far, my experience has been that provinces and municipalities do talk to each other and they have good relationships. The projects that we fund under the Building Canada Fund are wide ranging. They are municipal, community-based and provincial.

For the new money, the public transit, green and social infrastructure, the $60 billion, it is more focused on the areas of investment. For public transit, money will go to entities that own and run public transit. If the province runs it, money will go to the province. If a municipality runs it, money will go to the municipality. It is the same with water and waste water. If the province runs the water system, money will go to the province. If the municipality runs it, money will go the municipality. It is the same with housing.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Sir, you know that in 1982, an agreement was signed by the federal government and the province of Quebec. The agreement stipulated that, when the federal government provided funds, it could not deal directly with a municipality or with anybody other than the government of Quebec. This means that it is the government of Quebec that chose the location and set the priorities. Do you believe this principle will be maintained?

[*English*]

Mr. Sohi: Yes, it will be maintained. That's why we will be signing a bilateral agreement with the provinces. Money will flow through the provinces, and the provinces will work with the municipalities and other community-based entities or social housing agencies to flow their money. The new money is more outcome-based because we know where the investment should be made. For example, a province will get, using a number, for the first phase, the province of Quebec got about $900 million for transit, so they would have to invest that money on transit. They can't shift that money. That's why it's more targeted.

Senator Boisvenu: It is targeted by sector, but the province will not be able to transfer from one field to another field. I understand.

Senator Unger: Welcome**,** minister.

Your mandate letter contains a heavy emphasis on environmentally sustainable development, focusing in part on developing a plan for green infrastructure.

This would include investments in local water and waste water facilities; green energy; climate-resilient infrastructure, like flood mitigation; and infrastructure to protect against changing weather.

D'après ce que j'ai vu jusqu'à présent, les provinces et les municipalités communiquent et ont de bonnes relations. Les projets que nous finançons dans le cadre du Fonds Chantiers Canada sont de portées très variées. Ce sont des projets municipaux, communautaires ou provinciaux.

Quant aux 60 milliards de dollars visant le transport en commun, l'infrastructure verte et l'infrastructure sociale, ils visent davantage les domaines d'investissement. Dans le cas du transport en commun, les fonds iront aux entités qui ont et exploitent un système de transport en commun. Si c'est la province qui l'exploite, c'est la province qui recevra l'argent. Si c'est une municipalité qui l'exploite, c'est la municipalité qui recevra l'argent. Il en va de même en ce qui concerne l'eau et les égouts. Si le système d'eau est exploité par la province, l'argent ira à la province. Si c'est la municipalité qui l'exploite, c'est cette dernière qui recevra l'argent. Il en va de même pour le logement abordable.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur le ministre, vous savez qu'en 1982, une entente a été conclue entre le gouvernement fédéral et la province de Québec. L'entente stipulait que, lorsque le gouvernement fédéral versait des fonds, il ne pouvait pas transiger directement avec une municipalité ou avec un autre organisme que le gouvernement du Québec. C'est donc le gouvernement du Québec qui choisissait le territoire et qui établissait les priorités. Croyez-vous que ce principe sera maintenu?

[*Traduction*]

M. Sohi : Oui, il sera maintenu. Voilà pourquoi nous signerons un accord bilatéral avec les provinces. L'argent ira aux provinces, et les provinces travailleront avec les municipalités et les autres entités communautaires ou agences de logement abordable pour distribuer l'argent. Les nouveaux fonds sont axés davantage sur le résultat, car nous savons où l'investissement doit être fait. Par exemple, en prenant n'importe quel nombre, disons que le Québec recevra 900 millions de dollars pour le transport en commun, et qu'il devra donc investir cet argent dans le transport en commun. Elle ne peut pas en changer la destination. Voilà pourquoi les fonds sont plus ciblés.

Le sénateur Boisvenu : Ils sont ciblés par secteur, mais la province ne pourra pas les déplacer d'un domaine à un autre. Je comprends.

La sénatrice Unger : Bienvenue, monsieur le ministre.

Il y a, dans votre lettre de mandat, un fort accent sur le développement écologiquement durable, visant en partie l'élaboration d'un plan d'infrastructure verte.

Cela comprendrait les investissements dans les réseaux locaux d'eau et d'assainissement, les énergies propres, les infrastructures résistantes aux changements climatiques comme les systèmes d'atténuation des inondations, et les infrastructures de protection contre les changements météorologiques.

Would you kindly explain to me and to Canadians who are watching at home what "infrastructure to protect against changing weather" would be?

Mr. Sohi: Well, senator, I said that my background is municipal. My municipality has seen the impact of climate change.

The severe concentration of rainfall within a very short amount of time has really had an impact on the drainage infrastructure. The drainage infrastructure that was designed 50 or 60 years ago in different conditions is not able to handle the high concentration of rain due to climate change.

When we talk about building infrastructure that is resilient to climate change, that's what we're talking about — flood mitigation where we are seeing rising water levels and municipal infrastructure that is not able to deal with it. Building a berm would be the kind of infrastructure we're talking about.

Another one is the regulations that the federal government has passed in respect of untreated water that is dumped into the river. That water has a lot of stuff in it that should not be going to the river, so cleaning it up to meet federal standards is another kind of infrastructure that we're talking about.

Senator Unger: You're saying that it would all be infrastructure like flood mitigation. How would you explain infrastructure to prevent against changing weather? For heaven's sake, please change the weather in Alberta. We need rain. Would you explain that?

Mr. Sohi: Let me give you another example of the impact climate is having on communities. Take the example of northern communities where they used to be able to travel on frozen roads. Now, because of changing weather, they don't have all-season roads. How do you deal with that? That's one example.

Let me talk about some of the other areas where we will invest. As you know, on-reserve infrastructure or northern community infrastructure relies so much on diesel for heating. How do we change that to invest in hydro-based infrastructure? Those are the things we are talking about, as well as developing this plan in consultation with impacted communities and what works for them.

Mr. Tremblay: We know that the infrastructure won't necessarily fix everything in terms of environmental issues and problems that we are facing. In the second phase of this program, the idea is to consult and work with people to look at how the environment as a tool can help in this area. The question is exactly what you asked: What are the domains where investment

Pouvez-vous m'expliquer, ainsi qu'aux Canadiens qui nous regardent à la maison, ce que seraient les « infrastructures de protection contre les changements météorologiques »?

M. Sohi : Eh bien, sénatrice, comme je l'ai dit, je viens du milieu municipal. Ma municipalité a vécu les répercussions du changement climatique.

L'accumulation importante d'eau pluviale pendant de très courtes périodes a eu des répercussions importantes sur l'infrastructure de drainage. L'infrastructure de drainage a été conçue il y a 50 ou 60 ans, dans des conditions différentes, et elle ne peut absorber la forte concentration de pluie causée par le changement climatique.

Quand nous parlons de la construction d'infrastructures qui soient résistantes aux changements climatiques, c'est de cela dont nous parlons — des systèmes d'atténuation des inondations là où nous constatons que les niveaux de l'eau montent et que l'infrastructure municipale n'est pas capable de les absorber. Une berme serait le type d'infrastructure dont nous parlons.

Un autre aspect porte sur les règlements adoptés par le gouvernement fédéral en ce qui concerne les égouts non traités déversés dans les rivières. Cette eau contient bien des choses qui ne devraient pas aller dans la rivière, et donc, des systèmes de nettoyage de cette eau en fonction des normes fédérales représenteraient un autre type des infrastructures dont nous parlons.

La sénatrice Unger : Vous dites que toutes ces infrastructures porteraient sur l'atténuation des inondations. Comment expliquez-vous les infrastructures de protection contre les changements météorologiques? Pour l'amour du ciel, changeons la météo en Alberta. Nous avons besoin de pluie. Comment expliquez-vous cela?

M. Sohi : Laissez-moi vous donner un autre exemple des répercussions du climat sur les collectivités. Prenons l'exemple des collectivités du Nord, où elles sont habituées à pouvoir circuler sur des routes gelées. Maintenant, avec le changement climatique, leurs routes ne sont plus passables les quatre saisons. Comment faire face à cela? C'est un des exemples.

Permettez-moi de vous parler de certains des autres domaines dans lesquels nous investirons. Comme vous le savez, l'infrastructure sur les réserves ou les infrastructures dans les collectivités du Nord s'appuient fortement sur le diésel pour le chauffage. Comment changeons-nous cela pour investir dans une infrastructure axée sur l'électricité? Ce sont les choses dont nous parlons, de même que l'élaboration de ce plan en consultation avec les collectivités touchées et la détermination de ce qui fonctionnerait pour elles.

M. Tremblay : Nous savons que l'infrastructure ne réglera pas forcément tous les problèmes et enjeux environnementaux auxquels nous sommes confrontés. Au cours de la deuxième phase de ce programme, on prévoit procéder à des consultations pour déterminer comment l'environnement peut servir d'outil pour aider dans ce domaine. C'est exactement la question que

infrastructure would have an impact? That could include permafrost issues in the North. How do you adjust existing infrastructure in the North when you're losing the permafrost there?

As well in the North, as mentioned, are the famous winter roads that we currently have. In some places, the number of weeks they can be used has diminished. How do we look at infrastructures in the future that may not prevent climate change but may help to address climate change issues?

Senator Unger: To follow up on that, are you suggesting that you're somehow going to change the permafrost in Arctic regions?

Mr. Tremblay: No, we're saying that we're looking at ways of using infrastructure to adapt to the reality of today and tomorrow, which means that in communities where permafrost exists but there's less now because it's moving north, the issue is to reinvest in infrastructure to adapt to that new situation. We're not fixing the permafrost issue. We're helping communities to adapt the infrastructure to the new situation.

Senator Unger: I assume this has been studied.

Mr. Tremblay: This is why we're going with consultation and why phase two will be in a year, so that we can engage with experts and partners to look at different ways. As mentioned by Senator Black, there is the issue of the corridor in the North. We'll look at those different ideas and ways of using infrastructure to address green in the future.

Senator Unger: I would like to switch the focus.

With regard to shovel-ready and shovel-worthy projects, minister, the Petroleum Services Association of Canada asked the Trudeau Liberal government for the reasonable amount, I think, of $500 million in infrastructure money to clean up inactive oil and gas wells in Alberta. There are more than 75,000 of those gas wells across the province that need to be decommissioned. This would give a much needed boost to an ailing industry and would give jobs to several hundred Albertans at a time when we need them, as you know. It's difficult to understand why, when there is an opportunity that would yield immediate work for the economy and long-term environmental benefits, your government chooses to thumb its nose at Albertans by not allocating any money in the current budget for oil and gas well cleanup. Why did your government choose to take that approach to Albertans?

vous avez posée : quels sont les domaines dans lesquels les investissements dans l'infrastructure auront des retombées? Ce pourrait être des questions concernant le pergélisol dans le Nord. Comment adapter l'infrastructure existante dans le Nord quand le pergélisol est en train de disparaître?

Dans le Nord également, comme je l'ai mentionné, il y a les routes d'hiver que nous avons actuellement. À certains endroits, le nombre de semaines pendant lesquelles elles peuvent être utilisées a diminué. Quelles infrastructures pouvons-nous envisager pour l'avenir qui, sans empêcher le changement climatique, contribueront à régler les problèmes de changement climatique?

La sénatrice Unger : Dans cet ordre d'idées, est-ce que vous êtes en train de dire que vous allez changer le pergélisol dans les régions arctiques?

M. Tremblay : Non, nous disons que nous examinons des moyens d'utiliser les infrastructures pour nous adapter à la réalité d'aujourd'hui et de demain; ainsi donc, dans les collectivités où il y a du pergélisol, mais moins maintenant parce qu'il se déplace vers le Nord, il s'agit de réinvestir dans des infrastructures qui nous permettrons de nous adapter à la nouvelle situation. Nous ne réglons pas le problème du pergélisol. Nous aidons les collectivités à adapter leur infrastructure à la nouvelle situation.

La sénatrice Unger : Je suppose que c'est un sujet qui a été étudié.

M. Tremblay : C'est justement la raison pour laquelle nous procédons à des consultations et pourquoi la deuxième phase se déroulera pendant un an, de sorte que nous puissions échanger avec des experts et des partenaires au sujet des différents moyens qui s'offrent à nous. Comme l'a mentionné le sénateur Black, il y a la question du corridor du Nord. Nous examinerons ces différentes idées et différents moyens d'utiliser les infrastructures pour adopter une approche verte à l'avenir.

La sénatrice Unger : J'aimerais changer de sujet.

En ce qui concerne les projets prêts à être mis en œuvre et ceux qui méritent de l'être, monsieur le ministre, la Petroleum Services Association of Canada a demandé au gouvernement libéral Trudeau le montant — raisonnable, je pense bien — de 500 millions de dollars en fonds d'infrastructure pour le nettoyage des puits de pétrole et de gaz inactifs en Alberta. Il y a plus de 75 000 puits de gaz dans la province qui doivent être fermés. De tels fonds constitueraient un stimulant bienvenu pour un secteur en perte de vitesse et créeraient des emplois pour plusieurs centaines d'Albertains à un moment où ils en ont le plus besoin, comme vous le savez. Il est difficile de comprendre pourquoi, en présence d'une telle occasion qui produirait des retombées positives immédiates sur le plan des emplois et des avantages environnementaux à long terme, votre gouvernement choisit de se moquer des Albertains en n'allouant pas de fonds dans le budget actuel pour le nettoyage des puits de pétrole et de gaz. Pourquoi votre gouvernement a-t-il choisi d'agir ainsi à l'égard des Albertains?

Mr. Sohi: Well, senator, with due respect, I would say our government is very responsive to the needs of Albertans. The Stabilization Fund as well as $700 million that we are expediting for infrastructure, and new investments will be close to, I would say, $0.5 billion for water, waste water, and further investments in housing and cultural and recreational facilities. As well, the EI changes will help Albertans. I am a little distressed that you don't perceive it that way.

Having said that, the area I am responsible for is supporting community infrastructure, which is municipal, non-profit-sector infrastructure. My department does not engage with private companies to assist them in cleaning up the contaminated sites. That's a different area of responsibility, not the area of my ministry. The investments we are making will help us to grow the economy in Alberta and across the country as well as move us toward building more inclusive and sustainable communities by reducing the impact on greenhouse gas emissions. Those are three broad outcomes we want to achieve with the $60 billion in investments we are making as well as the additional money available to municipalities.

Senator Mercer: I'm kind of curious about the Canada infrastructure bank in your mandate letter and an answer you gave about providing low-cost loans for two municipalities. Does that mean the federal government is going to be the bank of the municipalities?

You're a new member of Parliament, so you're not as used to being in Ottawa as some of us around the table are, so you didn't realize when you came here that you were moving into a construction zone. One of the real problems in this city is the fact that everything is under construction. Fundamentally, one of the problems, and I hope that either you or the Minister of Public Works is listening, is that we've allowed the infrastructure around here to fall apart. It's the old television ad: You can pay me now or pay me later. Well we're paying later now. I hope someone is paying attention to the long-range plan of the infrastructure that we're repairing now. We do not want to be at this again in 20 or 30 years. We don't want the buildings provided to the Government of Canada by Canadians to be falling down or unsafe for occupation, as many of them are today.

Mr. Sohi: Senator, you touched on the point that a lot of municipalities don't have asset management plans in place. If you don't have an asset management plan in place, then how will you have a plan to maintain what you have? If you don't know what you have, how will you maintain it?

One of the things we're doing under phase one is to set aside money where municipalities can access that money to do their asset management plan for the long term so that they know what condition their infrastructure is in. That's the responsible thing

M. Sohi : Sénatrice, sans vouloir vous offenser, je dirais que notre gouvernement répond très bien aux besoins des Albertains. Le fonds de stabilisation ainsi que les 700 millions de dollars dont nous accélérons l'adoption pour l'infrastructure et les nouveaux investissements représenteront, je dirais, un demi-milliard de dollars pour les réseaux d'eau et d'égouts, ainsi que d'autres investissements dans le logement abordable et les installations culturelles et récréatives. De plus, les changements à l'assurance-emploi aideront les Albertains. Je suis triste de voir que vous ne le percevez pas ainsi.

Cela étant dit, ma responsabilité se situe au niveau du soutien de l'infrastructure communautaire, qui est municipale, une infrastructure du secteur sans but lucratif. Mon ministère ne s'occupe pas d'aider les sociétés privées à assainir les sites contaminés. C'est une autre sphère de responsabilité, qui ne relève pas de mon ministère. Les investissements que nous faisons nous aideront à faire croître l'économie en Alberta et dans le reste du pays tandis que nous nous attachons à construire des collectivités plus inclusives et plus durables en réduisant les retombées négatives des émissions de gaz à effet de serre. Ce sont là trois grands résultats que nous visons avec les investissements de 60 milliards de dollars que nous faisons, ainsi qu'avec les fonds supplémentaires mis à la disposition des municipalités.

Le sénateur Mercer : La question de la banque de l'infrastructure du Canada dans votre lettre de mandat m'interpelle, de même que ce que vous avez répondu quand vous avez parlé de prêts économiques à deux municipalités. Cela signifie-t-il que le gouvernement fédéral fera fonction de banque auprès des municipalités?

Vous êtes un nouveau membre de la Chambre des communes, et vous n'êtes donc pas aussi habitué que nous, autour de la table ici, au fait que vivre à Ottawa signifie vivre dans un chantier de construction. Un des véritables problèmes de cette ville est que tout est en cours de construction. Essentiellement, et j'espère que vous ou le ministre des Travaux publics m'entendez, le problème réside dans le fait que nous avons permis à l'infrastructure ici de tomber en ruine. Comme disait cette vieille annonce à la télé, vous pouvez me payer maintenant ou payer plus tard. Eh bien, nous payons plus tard maintenant. J'espère que quelqu'un prête attention au plan à long terme de l'infrastructure que nous réparons maintenant. Ce n'est pas quelque chose que nous voudrons faire de nouveau dans 20 ou 30 ans. Nous ne voulons pas que les bâtiments que les Canadiens fournissent au gouvernement du Canada tombent en ruine ou soient dangereux, comme bon nombre d'entre eux le sont aujourd'hui.

M. Sohi : Sénateur, vous faites allusion au fait que bon nombre de municipalités n'ont pas de plan de gestion des biens immobiliers. Sans un plan de gestion des biens immobiliers, comment planifier la maintenance de ce que l'on a? Si vous ne savez pas ce que vous avez, comment allez-vous l'entretenir?

Dans le cadre de la première phase, une des choses que nous faisons, c'est de mettre de côté de l'argent auquel les municipalités pourraient accéder pour élaborer leur plan de gestion à long terme des biens immobiliers leur permettant de déterminer l'état de leur

for us to do, and that will allow municipalities to be more responsible, and also extend the life of the infrastructure. Pay it now, not pay later, but also optimize it.

Senator Mercer: I was talking specifically of asset management of the federal government. Do proper asset management of the billions of dollars the Canadian public has invested in the facilities, particularly in this city, but in other cities as well. In Halifax, we have a number of federal buildings which have been neglected and now are costing a fortune to fix. Let's get a proper asset management plan in place for our own buildings, as well as encouraging others to do the same.

Mr. Sohi: There is about $3.4 billion in this budget for federal infrastructure. We will convey your thoughts to the appropriate ministry about emphasis on asset management.

Senator Eggleton: One of the oldest, continuous but yet unrealized infrastructure ideas around has been a high-speed rail corridor between Toronto, Ottawa and Montreal. Is that still up for consideration, or has it fallen off the track, so to speak?

Mr. Sohi: In this budget there are resources allocated to do some of the design, some studies around the viability and the feasibility of these major corridors. We need to start thinking into the future. Mr. Garneau is responsible for leading that study. It's in the books. It has not been cancelled out. It is the same with the Calgary-Edmonton corridor.

The Deputy Chair: I thank the minister, deputy minister and ADM. I have more questions, but we will have the minister in Question Period next week, so I will ask them then. Thank you for coming.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, May 10, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, today the committee is continuing a review for the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the east and west coasts of Canada. I would like to welcome our witness for today,

infrastructure. C'est la chose à faire pour nous si nous voulons agir de façon responsable, et qui permettra aux municipalités d'agir de façon plus responsable et de prolonger la vie de l'infrastructure. Payer maintenant, et non pas plus tard, mais aussi viser l'optimisation.

Le sénateur Mercer : Je parlais en particulier de la gestion des biens immobiliers du gouvernement fédéral, une gestion saine des milliards de dollars que les Canadiens ont investis dans des biens immobiliers, surtout dans cette ville, mais aussi dans d'autres villes. À Halifax, nous avons un certain nombre d'immeubles fédéraux qui ont été négligés et coûtent maintenant une fortune à remettre en état. Établissons un plan adéquat de gestion des biens immobiliers pour nos propres immeubles, en même temps que nous encourageons les autres à en faire autant.

M. Sohi : Il y a dans le budget actuel environ 3,4 milliards de dollars consacrés à l'infrastructure fédérale. Nous transmettrons vos idées au ministère approprié au sujet de l'accent à mettre sur la gestion des biens immobiliers.

Le sénateur Eggleton : Une des plus anciennes idées d'infrastructure, persistantes mais non encore réalisées, dont on entend parler est la création d'un corridor ferroviaire à haute vitesse entre Toronto, Ottawa et Montréal. Cette idée est-elle encore prise en considération, ou est-elle tombée dans les oubliettes, pour ainsi dire?

M. Sohi : Le budget actuel prévoit des ressources pour certaines activités de conception, et certaines études en ce qui concerne la viabilité et la faisabilité de ces corridors importants. Il est essentiel que nous commencions à penser à l'avenir. M. Garneau est responsable de la direction de cette étude. Elle est à l'ordre du jour. Elle n'a pas été annulée. Il en va de même pour le corridor Calgary-Edmonton.

Le vice-président : Je remercie le ministre, le sous-ministre et le SMA. J'aurais d'autres questions, mais nous verrons le ministre à la période des questions la semaine prochaine, et je les lui poserai donc à ce moment-là. Merci d'être venus aujourd'hui.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 10 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier l'élaboration d'une stratégie en vue de faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Dennis Dawson *(président)* occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie en vue de faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. Je souhaite la bienvenue à notre témoin, Alex Fergusson,

Mr. Alex Ferguson, Vice President, Policy and Performance, of the Canadian Association of Petroleum Producers. We will start with a presentation from Mr. Ferguson, and then senators will have the opportunity to ask questions.

Alex Ferguson, Vice President, Policy and Performance, Canadian Association of Petroleum Producers: Thank you very much. Thanks for the opportunity to be here today on behalf of the upstream association of petroleum producers, CAPP. It's an important topic, so we are excited to be here and hopefully add some value to your deliberations.

I want to start off with a bit of recognition for some of the devastation in Fort McMurray in the province of Alberta. It has been really first and foremost in many of our minds for the last little while, and it will continue to be as we see families try to recover from the horrific incidents related to the Fort McMurray fire. It is weighing heavily on our minds, and I'm sure it is across Canada, as we see the outpouring of support from many parts of Canada for those Canadians who are displaced right now.

I don't have a formal presentation, if that's okay. I thought I would start with a bit of current context, as we see it. I noticed in the materials that I was asked four reasonably concrete questions, so I thought I would focus some initial comments on those. Then I will entertain any questions, concerns or issues that you want to raise and give you a response from the perspective of the upstream sector in Canada.

The first point I want to make is to note the volatility of the commodity price for our products, oil and natural gas — all kinds of oil. We saw that reflected, if you look at the last few days regarding the production declines or shutdowns as a result of the Fort McMurray fire. There was a quick move up in the commodity price, but then, once the fires were noted as not growing at the rate that they had projected, the price immediately came back down.

That is a good indication of the kind of volatility and the commodity price markets that we're facing. We're going to see that continue for quite a while, as the markets do a very efficient job, we believe, going forward adjusting to the decline in price and the supply situation we have globally.

I did want to also highlight that we have just recently released our sector forecast for capital investment and drilling for this year. There are some notable comments in there that are related to your study, I believe. There was a decline of 62 per cent over the last two years in capital investment in this industry. This is a big percentage drop; it is the largest drop over a time that's been either a one- or a two-year period that's been recorded since we started recording or monitoring the investment numbers in Canada, which I believe was sometime in the 1940s. That translates into quite a significant decline in production.

vice-président, Politiques et rendement, de l'Association canadienne des producteurs pétroliers. Nous allons commencer par écouter son exposé, après quoi les sénateurs pourront poser des questions.

Alex Ferguson, vice-président, Politiques et rendement, Association canadienne des producteurs de pétrole : Merci beaucoup. Merci de me donner l'occasion de m'exprimer aujourd'hui au nom de l'industrie du pétrole et du gaz naturel d'amont, l'ACPP. C'est un sujet important, nous sommes donc très contents d'être ici et nous espérons pouvoir contribuer utilement à vos délibérations.

Je commencerai en évoquant les dévastations de Fort McMurray dans la province de l'Alberta. Beaucoup d'entre nous ont cela à l'esprit depuis quelque temps et cela va continuer tandis que nous voyons des familles se remettre des ravages occasionnés par l'incendie de Fort McMurray. Cela nous préoccupe énormément et je suis sûr que notre sentiment est partagé dans tout le Canada, alors que nous assistons aux élans de soutien qui affluent de tout le pays pour aider les Canadiens qui sont évacués en ce moment même.

Je ne vais pas faire d'exposé formel, si cela vous convient. J'ai pensé commencer par décrire un peu le contexte actuel, tel que nous le voyons. J'ai constaté que, dans les documents, on me posait quatre questions relativement concrètes, j'ai donc pensé concentrer mes remarques préliminaires sur ces sujets. Je répondrai ensuite à toutes les questions, inquiétudes ou préoccupations que vous voudrez me soumettre et je vous donnerai le point de vue du secteur de l'industrie du pétrole et du gaz naturel d'amont au Canada.

Je soulignerai d'abord la volatilité des cours de nos produits, le pétrole et le gaz naturel — tous les types de pétrole. Nous en avons eu une illustration ces derniers jours avec les conséquences des baisses de production et des fermetures résultant de l'incendie de Fort McMurray. Il y a eu une rapide hausse des prix, puis, une fois qu'on a constaté que les incendies ne se développaient pas aussi rapidement que prévu, les prix sont immédiatement redescendus.

Cela illustre bien la volatilité et les cours auxquels nous sommes confrontés pour ces marchandises. La situation va continuer pendant un bon moment, tandis que les marchés font du bon travail, à notre avis, en s'adaptant à la baisse des cours et à la situation des approvisionnements au niveau mondial.

Je voulais également souligner que nous venons de publier nos prévisions du secteur privé concernant les investissements en capital et les forages pour cette année. On y trouve des remarques intéressantes qui, je crois, sont en rapport avec votre étude. Il y a eu une baisse de 62 p. 100 des investissements en capital dans ce secteur industriel ces deux dernières années. C'est considérable, c'est la plus forte baisse jamais enregistrée sur une période d'un ou deux ans depuis que nous avons commencé à enregistrer les chiffres d'investissement au Canada, dans les années 1940 me semble-t-il. Cela se traduit par une baisse significative de la production.

Also, when you look at the loss in capital investment — which really is what keeps our industry going — the amount of money that we drive into Canada and drive through Canada to continue our operations — the decline is greater than the total capital investment that we see in the second-largest sector in Canada. We highlight that more to illustrate that the impacts in the Canadian economy are significant here. You can't take your number one, number two or number three sectors out of the economy without having a pretty significant impact for everybody in Canada.

I will also highlight a point probably more specifically related to your study. I noticed on April 26 that the National Energy Board indicated that so far they have approximately 2,500 applicants to participate in the hearings for the Energy East pipeline project; that's 2,500 people for a specific infrastructure project in Canada who have put their name forward so far to indicate that they want to be involved in the hearing processes.

I would also highlight that over the last two years, approximately 20 per cent of the Canadians who are employed directly and indirectly in our sector have become unemployed, to the tune of about 110,000 Canadians. That's another number I just wanted to highlight for context.

I will talk a little bit about the four questions that I saw in my materials, offer a few comments and then quickly get into questions. The first question that I saw on the paper was, how does the federal government facilitate social licence for crude oil transport projects, that is, pipelines? I will point out that the private investments that are coming into Canada and that want to come into Canada for these pipeline projects are Trans Mountain, $6.8 billion private capital investment; Northern Gateway, $7.9 billion private capital investment on that project; and proposed Energy East, $15.7 billion private capital proposed to come into Canada for that project.

In Ottawa, there is an LRT project proposed or under way. I think stage two for the Ottawa LRT is $3 billion of P3 money. So, in that context, these are significant private capital investment opportunities for Canadians.

One of the ways that we see the federal government having a strong role, and we're encouraged to see this role forward, is around the ability to collaborate and work with the provinces, and try to get the provinces to be reasonably aligned on the need for this kind of infrastructure across the country. We have the situation where, over the last little while, within a matter of days sometimes, we would have one province articulating that a pipeline project is very important for their province and the country, and then the province right beside them comes out and articulates that, "Not so much. We're not interested in that pipeline project." So having a role for the federal government to

Par ailleurs, si vous regardez la baisse d'investissement en capital — c'est vraiment ce qui fait tourner notre secteur industriel, je parle ici des montants que nous injectons au Canada et que nous répartissons dans le pays pour poursuivre nos activités — vous constaterez qu'elle est plus élevée que le total de l'investissement en capital du deuxième secteur le plus important au Canada. Nous soulignons cela surtout pour illustrer que les effets sur l'économie canadienne sont significatifs. Vous ne pouvez pas retirer de l'économie vos trois premiers secteurs industriels sans qu'il y ait un impact considérable pour tout le monde au Canada.

Je tiens aussi à souligner un aspect qui se rapporte sans doute plus particulièrement à votre étude. J'ai remarqué, le 26 avril, que l'ONE a indiqué qu'elle avait reçu pour l'instant environ 2 500 candidatures pour participer aux auditions sur le projet Oléoduc Énergie Est, ce qui représente 2 500 personnes qui se sont inscrites jusqu'ici pour dire qu'elles veulent participer aux processus d'auditions au sujet d'un projet d'infrastructure en particulier au Canada.

Je voudrais aussi souligner qu'au cours des deux dernières années, environ 20 p. 100 des Canadiens qui sont employés directement et indirectement dans notre secteur ont perdu leur emploi, soit environ 110 000 Canadiens. C'est un autre chiffre que je voulais indiquer pour donner le contexte.

Je vais parler un peu des quatre questions que j'ai vues dans mes documents et faire quelques commentaires avant de passer rapidement aux questions. La première question figurant dans les documents était : Comment le gouvernement facilite-t-il l'adhésion sociale pour les projets de transport de pétrole brut, en l'occurrence, les pipelines? Je tiens à préciser que des investissements privés ont déjà été réalisés au Canada ou doivent l'être dans le cas de ces projets de pipelines. Il s'agit de : Trans Mountain, pour 6,8 milliards de dollars; de Northern Gateway, pour 7,9 milliards de dollars; et du projet proposé, Énergie Est, pour 15,7 milliards de dollars toujours sous la forme d'investissements en capital privé.

À Ottawa, il y a un projet de SLR qui est prévu ou en cours. Je crois que la deuxième tranche pour le SLR d'Ottawa représente 3 milliards de dollars d'argent PPP. Donc dans ce contexte, il y a des opportunités considérables d'investissements en capital privé pour les Canadiens.

L'une des manières dont le gouvernement fédéral pourrait jouer un rôle important, selon nous, rôle qui nous rassurerait dans l'avenir, se situe au niveau de sa capacité à collaborer et à travailler avec les provinces en essayant de faire en sorte qu'elles aient une position relativement alignée sur la nécessité de se doter de ce type d'infrastructures dans tout le pays. Nous sommes dans une situation où, ces derniers temps, parfois à quelques jours d'écart seulement, nous avions une province disant qu'un pipeline était très important pour elle et pour le pays, tandis que la province voisine affirmait : « Non, pas tant que ça, nous ne sommes pas intéressés par ce projet de pipeline. » Donc,

bring those provinces together, to see the need for these kinds of large-scale infrastructure projects for Canada, we believe is a really good role for our federal government.

When you get down into the more of the detailed information and ways the federal government has roles and mandates to play out — safety standards, rules around pipeline construction, maintenance, operation — and not just pipelines. I will articulate that the rail piece is also an important part of the transportation infrastructure for our sector. So we see some good work.

Our sector has participated in much of the engagement work with the federal government as well as the provinces. Even though we are not the rail industry or the pipeline industry, we see it's very important to us, because that is our product on that transportation system.

Broadly speaking, we look at the opportunities the federal government has to continue to raise public awareness of the importance, first, of the development of Canada's natural resources for today's and tomorrow's economy, but also continually raising public awareness of the importance and value of getting our products to the right markets at the right time, all the time, and that it's not just a short-term, one-project proposition; it's a broader piece in making sure Canadians understand that our natural resources need to get to the right markets, to get the best value for all Canadians.

The second question I had really quickly was around my thoughts on how to improve public confidence in the pipeline review process. Here, I stalled a little bit. I want to throw back a question: Is there a lack of public confidence in the pipeline review process? When we have looked at it, we're not clear just how big of a problem that is and where it's a problem. If we can't define that clearly, we would be concerned about what kind of fixes we're applying to a process for which we don't really know what the problem is.

From our view, we want to be very careful and controlled because we have a lot of projects that have been built under the existing process. We don't want those projects now to be seen as being less than carefully thought out and processed as we look to new projects. We're quite fine in terms of the public confidence, making sure that as our society grows and our expectations change over time we address that in our regulatory processes. We certainly don't want to create or instill some lack of confidence in projects that have recently been approved as we move forward. So there has to be a good understanding. Let's make sure we fix the problem, not a few symptoms. We think that's a good starting process for any kind of review of the NEB modernization initiative that this government has announced.

nous pensons que le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important pour réunir les provinces et leur faire comprendre que ces projets d'infrastructures de grande ampleur sont nécessaires au Canada.

Quand on s'interroge sur le rôle que le gouvernement devrait jouer et sur les mandats qu'il devrait exécuter — comme au sujet des normes de sécurité et des règles de construction, de maintenance et d'exploitation des pipelines —, on voit que ça ne se limite pas aux pipelines en tant que tels. Je dirais que les voies ferrées sont aussi une partie importante des infrastructures de transport pour notre secteur. Nous voyons donc du bon travail.

Notre secteur a participé à une grande partie de ce travail de collaboration avec le gouvernement fédéral ainsi qu'avec les provinces. Même si nous ne représentons pas le secteur du chemin de fer ou des pipelines, nous voyons que c'est très important pour nous, car c'est notre produit qui est transporté sur ces infrastructures.

De manière plus générale, nous examinons quelles possibilités s'offrent au gouvernement fédéral pour continuer à sensibiliser le public sur l'importance, d'abord du développement des ressources naturelles canadiennes pour l'économie d'aujourd'hui et de demain, mais aussi sur l'importance et la valeur qu'il y a à placer nos produits sur les bons marchés, au bon moment et ce n'est pas qu'une proposition à court terme pour un projet unique, c'est un travail d'ensemble pour s'assurer que les gens comprennent que nos ressources naturelles doivent atteindre les bons marchés, pour en tirer le plus de valeur pour tous les Canadiens.

La deuxième question, très rapidement, visait à recueillir mes réflexions sur la manière d'améliorer la confiance du public sur le processus d'examen des pipelines. J'ai été un peu désarçonné et j'ai été tenté de répondre par une question : y a-t-il un déficit de confiance du public relativement au processus d'examen des pipelines? Lorsque nous avons examiné cette question, nous n'avons pas bien compris l'ampleur du problème ni sa nature. Si nous ne parvenons pas à clairement définir de quoi il s'agit, nous sommes inquiets quant à la validité des solutions que nous pourrions mettre en œuvre pour améliorer un processus dont nous ne comprenons pas bien le problème.

De notre point de vue, nous voulons être très prudents et mesurés, car nous avons beaucoup de projets qui ont été bâtis dans le cadre du processus existant. Nous ne voudrions pas que ces projets soient désormais considérés comme ayant été pensés et mis en œuvre de façon négligente, tandis que nous envisageons de nouveaux projets. Nous sommes assez bien placés en matière de confiance du public, nous nous assurons que, tandis que notre société grandit et que nos attentes changent au fil du temps, nous prenons cela en compte dans nos processus réglementaires. Nous ne voulons certainement pas créer ou instiller un manque de confiance dans les projets qui ont été récemment approuvés alors que nous avançons. Il doit donc y avoir une bonne compréhension. Assurons-nous de régler le problème, pas juste

As a former regulator for this industry, I will tell you, the issue is whether the review process is the problem or the outcome of that review process is the problem. That's something that we're stuck on when we look at our interactions with our communities that we work in. It's not clear to us whether fixing the review process, which could eventually lead to an approval of some project, will satisfy everybody. I think the realization of that happening is pretty slim.

There are three states that any kind of activities in our societies can proceed with. There are certainly activities that are completely prohibited and that you can't get a permit for. We don't think oil and gas development or natural resource development fits that. It's not a prohibited activity.

There are activities that you can do without any oversight or any permit required, and those things you don't see in any regulation or law, certainly in Canada. Other countries have specific laws that outline things that citizens of their countries can do without regulation to make it very clear that those don't need to be regulated, and they are not prohibited.

There is a vast number of activities that you can do but under some conditions or regulations.

We believe our business and the transportation to our markets is a well-regulated industry. We always see opportunities for improvements on that. I think the federal government has a role to ensure there is not confusion between activities that are regulated to the point where they become de facto prohibited. I think that's the balance point we want to see clarity on as we see progress on improving or changing our regulatory systems in Canada. We don't want to confuse ourselves or confuse the investment community. We certainly don't want to confuse the public to think that regulated activities can be prohibited.

A good example of that, just for clarity, is the difference between a moratorium on an activity and an outright ban on an activity. The clarity around what those two phrases are becomes really important for the public as well as for the investment community.

The third question was how to facilitate the involvement of indigenous peoples in decisions related to crude oil transport. First, consider that it is not just a problem for crude oil transport. How do we broadly include indigenous peoples in decisions related to all activities in our society, our economy, and our culture? I think that's a broader question, if we could figure that out. We believe the key role for the federal government through that is through engagement on the reconciliation efforts that need to be undertaken and proceeded with across Canada with our indigenous peoples. We see some positive movement in that, so

quelques symptômes. Nous pensons que c'est un bon point de départ pour tout processus d'examen de l'initiative de modernisation de l'ONE qu'a annoncé ce gouvernement.

En tant qu'ancien chargé de la réglementation pour ce secteur, je me demande si l'enjeu est de savoir si c'est le processus d'examen ou le résultat de ce processus d'examen qui constitue le problème. C'est une chose sur laquelle nous achoppons quand nous regardons nos interactions avec les collectivités dans lesquelles nous travaillons. Nous ne savons pas si modifier le processus d'examen, qui pourrait à terme conduire à l'approbation d'un projet, satisfera tout le monde. Je crois que c'est peu probable.

On dénombre trois types d'activités dans nos sociétés. Celles qui sont totalement prohibées et pour lesquelles on ne peut pas obtenir de permis. Nous ne croyons pas que la mise en valeur du pétrole et du gaz ou des ressources naturelles s'inscrive dans cette catégorie. Ce ne sont pas des activités prohibées.

Il y a des activités que l'on peut entreprendre sans aucune supervision ni permis, et ces activités ne figurent pas dans les règlements ni dans les lois, en tout cas pas au Canada. Dans d'autres pays, des lois peuvent indiquer ce que les citoyens peuvent faire sans réglementation, et il est alors clair que ces activités n'ont pas besoin d'être réglementées et qu'elles ne sont pas interdites.

Il y a un grand nombre d'activités que l'on peut faire, mais sous certaines conditions ou en vertu d'une réglementation.

Nous pensons que notre activité et le transport vers nos marchés constituent une industrie bien réglementée. Nous y voyons toujours des possibilités d'amélioration. Je crois que le gouvernement fédéral a pour mission de garantir qu'il n'y ait pas de confusion entre les activités qui sont réglementées au point qu'elles deviennent prohibées de fait. Je crois que c'est le point d'équilibre que nous voulons voir clairement alors que nous améliorons ou modifions nos systèmes réglementaires au Canada. Nous ne voulons pas qu'il y ait de confusion pour nous ni pour les investisseurs. Nous ne voulons certainement pas déconcerter le public en lui faisant penser que les activités réglementées peuvent être interdites.

Un bon exemple de cela, juste pour être bien clair, c'est la différence qu'il y a entre un moratoire concernant une activité et l'interdiction pure et simple de conduire cette activité. La clarté sur ce que recouvrent ces deux expressions devient très importante pour le public et pour la communauté des investisseurs.

La troisième question portait sur la manière de faciliter la participation des peuples autochtones aux décisions liées au transport du pétrole brut. D'abord, considérez que ce n'est pas un problème uniquement pour le pétrole brut. De quelle façon générale incluons-nous les peuples autochtones dans les décisions liées à toutes les activités dans notre société, notre économie et notre culture? Il me semble que c'est une question plus vaste et qu'il faudrait la résoudre. Nous pensons que le rôle clé du gouvernement fédéral à ce sujet passe par un engagement sur les efforts de réconciliation qui doivent être entrepris et réalisés dans

we're very encouraged. To make you aware, our industry has in the last couple of weeks issued a policy statement on behalf of 100 per cent of our members that we fully support the implementation of the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples within the context of Canadian law and the Constitution. So from our perspective, that is the starting point for an ongoing dialogue that needs to happen in Canada to get on with the reconciliation piece, make indigenous peoples a key part of our economy, society and culture in Canada and continue to grow that. We believe that is one of the key aspects in our pathway to ensure we have access to our products to the right markets at all times.

I will say that the federal government has a very strong role in this area. Our sector is highly encouraged by, if I can articulate it with one number, $8.4 billion in this year's federal budget to support indigenous peoples across Canada. We believe that is a great position to start from, and we're looking to see good leverage for that in making sure we make progress for indigenous peoples in Canada.

The last question concerns key elements of a national strategy. As I just mentioned, indigenous peoples' reconciliation and involvement is important from our point of view. Interprovincial collaboration and having a role for the federal government there is important. These pipelines need to cross all those provincial boundaries. If they don't see an alignment on value and effort on that, then we're really fighting uphill.

We did talk briefly about the public confidence. That's generally a very important area, whether it's on environmental matters or whether it's on communication, awareness and engagement in the process; we believe that's important. The only thing I will leave you with on that, though, is that from our view, a national strategy is not just getting a few pipelines approved. This is a longer-term, longer-range vision that is required, a road map. What institutions do we need, for example, to ensure that we have the ability to get our natural resources to the right markets at the right time for the best value for Canada?

I'll stop there and entertain any questions that you may have.

The Chair: That is a strong overview. Thank you very much.

Senator Doyle: Thank you, Mr. Ferguson. It was a very interesting presentation.

You referenced in the beginning of your remarks the upstream petroleum industry. What, in your opinion, would be the impact of not building any new pipelines on the upstream petroleum industry?

tout le Canada avec nos peuples autochtones. Nous voyons un mouvement positif sur ce sujet, nous sommes donc très confiants. Pour votre information, notre secteur vient, il y a moins de deux semaines, d'émettre une déclaration de politique au nom de 100 p. 100 de nos membres affirmant que nous soutenons pleinement l'adoption de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones dans le cadre de la loi canadienne et de la constitution. Donc, de notre point de vue, c'est le point de départ d'un dialogue continu qui doit avoir lieu au Canada pour progresser sur la réconciliation et pour faire des peuples autochtones une part cruciale de notre économie, de notre société et de notre culture au Canada et pour que nous continuions à grandir. Nous pensons que c'est l'un des aspects majeurs dans notre cheminement pour nous assurer que nos produits aient accès aux bons marchés en tout temps.

Je veux dire que le gouvernement fédéral a un rôle très important dans ce domaine. Notre secteur est très optimiste grâce, si je peux l'exprimer par un seul chiffre, aux 8,4 milliards de dollars dans le budget fédéral de cette année qui sont consacrés à soutenir les peuples autochtones dans tout le Canada. Nous pensons que c'est un excellent point de départ et nous espérons que cela aura un effet positif pour améliorer la situation des peuples autochtones au Canada.

La dernière question concerne les éléments clés d'une stratégie nationale. Comme je viens de le dire, la réconciliation avec les peuples autochtones et leur implication est importante selon nous. La collaboration interprovinciale et le rôle qu'y joue le gouvernement fédéral sont importants. Ces pipelines doivent traverser toutes ces frontières provinciales. S'il n'y a pas un alignement sur les valeurs et s'il n'y a pas un effort fait là-dessus, alors cela sera très difficile pour nous.

Nous avons rapidement évoqué la confiance du public. C'est un aspect très important en règle générale, qu'il s'agisse de considérations environnementales ou de communication, de prise de conscience et de participation au processus; nous pensons que c'est important. La seule chose sur laquelle je suis en désaccord avec vous, c'est que, d'après nous, une stratégie nationale ne consiste pas simplement à faire approuver quelques pipelines. Il faut une vision à plus long terme, plus vaste, il faut une feuille de route. De quelles institutions avons-nous besoin, par exemple, pour garantir que nous avons la possibilité de placer nos ressources naturelles sur les bons marchés, au bon moment, aux meilleurs prix pour le Canada?

Je vais arrêter là et répondre à vos questions.

Le président : Voilà un aperçu solide. Merci beaucoup.

Le sénateur Doyle : Merci, monsieur Ferguson. C'était un exposé très intéressant.

Vous avez fait référence, au début de vos remarques préliminaires, à l'industrie pétrolière d'amont. S'il n'y avait pas de nouvelles constructions de pipelines, quelles en seraient selon vous les conséquences pour cette industrie?

Mr. Ferguson: Today, if you look at the production declines we have seen as a result of the commodity price drop, we have seen a significant drop in the non-oil sands or conventional part of our business, so today there is not a pipeline constraint process on that. But on the oil sands, we have seen and will see for some time now a continuing increase in production. Right now, we are constrained on total volume because we're still moving a lot of product by rail, which is okay to do, but it's certainly not the optimal economic opportunity.

I think the more important thing in the short term is what markets are we accessing for our products and what pipelines. In the short to mid-term that's a much more critical problem for us. We have an oversupply situation in the North American market. With respect to the spread between North American prices, international prices and Brent verses WTI, that differential has shrunk quite a bit, but so has the base value of the product. So that differential, even though it has shrunk significantly, is much more important today than it was when we were at $90 oil, a much more significant opportunity for us.

Then, if you look at the longer-term perspective on global demand for oil, no surprise that the markets globally for this product are very efficient, much more efficient than OPEC meeting and talking about price or supply constraints. Lower oil prices, if you look at the booming sales and increased use of fuel in North America, as prices come down, that is a significant uplift in the longer term for commodity price but also internationally. I think just last week or two weeks ago, India announced a significant breakthrough in demand projections for oil into India. Those are market opportunities for Canada that we don't currently have. For us, in the mid- to longer term, being able to access that is critically important.

However, today, as soon as price bounces back again, I think the opportunity for growth in the sector in our economy is critical for pipelines.

Senator Doyle: Going over the notes, you refer to Enbridge Line 9B reversal and Line 9 expansion and the fact that crude oil is now flowing through the projects between Ontario and Montreal. The Mayor of Montreal is not very impressed with the Energy East project. What about the Enbridge project? Did it enjoy social licence? Was the City of Montreal against it? Was it a project that served Montreal, for instance?

Mr. Ferguson: Not to the same extent as the concern expressed on Energy East. It's probably boiled down to a number of factors. I don't have the specifics of that project, but from what we can see, generally I think some of it is framed, for example, around

M. Ferguson : Aujourd'hui, si vous regardez les baisses de production auxquelles nous avons assisté et qui résultent de la chute des cours, nous avons vu une baisse significative de notre activité conventionnelle hors sables bitumineux. Donc, actuellement, il n'y a pas de tension sur les pipelines de ce point de vue. Mais pour les sables bitumineux, nous avons assisté et nous continuerons à voir pendant un certain temps une augmentation continue de la production. À l'heure actuelle, nous sommes limités sur le volume global parce que nous transportons encore beaucoup de produits par le rail, ce qui fonctionne, mais ce n'est certainement pas la solution optimale du point de vue de l'économie.

Je crois que la chose la plus importante à court terme est de déterminer à quels marchés nous avons accès pour nos produits et quels pipelines nous utilisons. Pour le court à moyen terme, c'est un problème bien plus critique pour nous. Nous avons une situation d'offre excédentaire sur le marché nord-américain. En ce qui concerne l'écart entre les prix nord-américains, les prix internationaux et les prix du Brent par rapport au WTI, cet écart s'est beaucoup réduit, mais la valeur de base du produit a baissé également. Donc ce différentiel, bien qu'il se soit considérablement réduit, est beaucoup plus important aujourd'hui qu'il ne l'était quand le pétrole était à 90 dollars, c'est une opportunité beaucoup plus importante pour nous.

Et puis, si vous prenez les perspectives à long terme pour la demande mondiale de pétrole, il n'est pas surprenant de constater que les marchés mondiaux sont très efficaces pour ce produit, beaucoup plus efficace que les réunions de l'OPEP et que les discussions sur les prix et les contraintes d'approvisionnement. Les cours réduits du pétrole, si vous regardez les ventes très dynamiques et l'accroissement de la consommation de carburant en Amérique du Nord sous l'effet de la basse des prix, provoquent une hausse significative des prix à plus long terme, y compris à l'échelle internationale. Je crois que, la semaine dernière ou la semaine précédente, l'Inde a annoncé un progrès significatif des prévisions en matière de demande pour son marché intérieur. Ce sont des débouchés potentiels pour le Canada. Pour nous, pour le moyen à long terme, et avoir accès à ces marchés est d'une importance vitale.

Cependant, aujourd'hui, aussitôt que les prix vont rebondir, nous aurons d'intéressantes perspectives de croissance dans notre secteur et dans l'économie, ce qui sera essentiel pour les pipelines.

Le sénateur Doyle : Dans vos documents, vous mentionnez l'inversion de la ligne 9B et le prolongement de la ligne 9 d'Enbridge, et le fait que le pétrole brut s'écoule désormais entre Ontario et Montréal. Le maire de Montréal n'est pas très convaincu par le projet Énergie Est. Qu'en est-il du projet Enbridge? A-t-il bénéficié d'une adhésion sociale? Est-ce que la ville de Montréal était contre? Est-ce que ce projet desservait Montréal, par exemple?

M. Ferguson : L'inquiétude est loin d'équivaloir celle concernant Énergie Est. Cela s'est sans doute résumé à quelques éléments. Je ne connais pas les détails de ce projet, mais d'après ce que nous avons pu voir, je crois que c'est en partie centré sur des

political influences around the large Energy East project versus smaller Enbridge projects. It's also probably related to a number of other issues that are project-specific that I wouldn't be able to comment on.

Senator Unger: Thank you very much, Mr. Ferguson. That was very interesting. Your commentary is very well explained, received and good to have on the record.

I find myself wondering what your thoughts might be regarding, in the aftermath of that horrendous fire in Fort McMurray, what the results might be regarding the many activists and people who oppose the oil industry at large and pipelines in particular.

Mr. Ferguson: Certainly. That's a very interesting question. I think we haven't really turned our minds to that. I think we're still really reeling from the displaced families and how do we get people back to work and settled and bring the town back to life, in some sense.

Some of the commentary we hear out there, there are some less-than-informed public comments around climate change and this fire, for example. Some of that is corrected periodically, but there is still an element that actually mistakenly believes that a particular forest fire is a result of climate change, as opposed to broader underlying conditions. Yes, the patterns are changing over time, broadly speaking, and the risks of that increase, but certainly you can't draw apples to apples on that.

I don't think a lot of linkage has been created yet between the activists and the opponents for pipeline projects or any oil and gas projects or any resource development projects and this forest fire. We don't see any reason to link them, in our view. We are just so focused right now on getting families back into some level of safety and comfort more than anything else at this point.

Senator Unger: Thank you for that. To what extent have your member companies been successful in forming partnerships with indigenous people? I know that in B.C. there have been some successes, but I would like your opinion.

Mr. Ferguson: I have worked in other sectors in Canada as well. I came originally from the forest sector. In my view, the performance of Canada's oil and gas sector in forming business and community partnerships with indigenous communities across Canada where we work is stellar. I have worked internationally and have not seen the depth and the commitment that I have seen in this sector building those relationships, whether they are business or community.

I think the challenge for us really is that most of those relationships and excellent relationships are built where we operate, but of course, as we now seek to build this infrastructure outside of where we are operating, we're dealing

influences politiques autour du grand projet Énergie Est par opposition à des projets d'Enbridge de plus petite taille. C'est probablement lié aussi à un certain nombre d'éléments particuliers du projet dont je ne serais pas en mesure de parler.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup, monsieur Ferguson. C'était très intéressant. Votre exposé était très bien expliqué, j'en prends acte et je me réjouis que cela figure dans le dossier.

Dans le sillage de cet horrible incendie à Fort McMurray, que pensez-vous des nombreux militants et autres qui s'opposent à l'industrie pétrolière en général et aux pipelines en particulier.

M. Ferguson : C'est une question très intéressante. Je pense que nous n'y avons pas encore vraiment réfléchi. Je crois que nous sommes encore en train de nous remettre du choc, de toutes ces familles déplacées et nous nous concentrons sur la façon de remettre les gens au travail, de ramener la ville et ses habitants à une situation de vie normale en quelque sorte.

Parmi les commentaires que l'on entend, il y a ceux des gens très mal informés qui parlent du rôle du changement climatique dans cet incendie, par exemple. Une partie de cela est régulièrement battue en brèche, mais il y a toujours une composante de la population qui croit à tort qu'un feu de forêt en particulier résulte du changement climatique et non de conditions sous-jacentes plus larges. Oui, les modèles évoluent au fil du temps en gros et les risques d'incendie de ce type augmentent, mais on ne peut certainement pas tirer des conclusions hâtives.

Je ne crois pas qu'on a établi beaucoup de liens entre les militants et les opposants aux projets de pipelines ainsi qu'à tous les projets de développement pétroliers, gaziers et de ressources en général, et cet incendie. Nous ne voyons pas de raison d'établir un lien. Pour l'heure nous sommes totalement centrés sur le fait de ramener les familles à un certain niveau de sécurité et de confort.

La sénatrice Unger : Merci. Dans quelle mesure les entreprises qui adhèrent à votre association ont-elles réussi à créer des partenariats avec les peuples autochtones? Je sais qu'il y a eu des réussites en Colombie-Britannique, mais j'aimerais avoir votre avis.

M. Ferguson : J'ai également travaillé dans d'autres parties du Canada. Je viens du secteur forestier au départ. Selon moi, le secteur pétrolier et gazier canadien a réussi d'une manière éclatante à former des partenariats entre les entreprises et les communautés autochtones dans les zones où nous travaillons, partout au Canada. J'ai travaillé à l'international et je n'ai pas vu la qualité d'engagement et de dévouement que l'on peut observer ici dans ce secteur lorsqu'il s'agit de bâtir ces partenariats, tant du côté des entreprises que du côté des collectivités.

Je crois que, pour nous, le défi tient au fait que la plupart de ces relations, de ces excellentes relations, existent là où nous sommes présents, mais bien évidemment, tandis que nous cherchons maintenant à construire ces infrastructures en dehors de ces zones,

with communities, and whether it's indigenous or non-indigenous communities, they don't know us. It's not us; it's a pipeline project. Pipeline guys are doing, I believe, a great job building what they can, the relationships they have in the communities where they are planning their projects through, but again it's our product that is in that, that's being transported, and they don't know us because we don't operate there, whether it's in northern Ontario or of course some other parts of the country.

Northern B.C., not northeast, northwest B.C., they don't know us. So they are asking questions that frankly we don't have the long history of building those relationships that we have in the communities we operate in and have operated in. That's just taking time and some confidence and trust that we're there. We will always be here. We will be there for Canada. And certainly a good role for government is to help us bridge that and make sure that those communities outside understand the importance of this infrastructure and how it benefits them indirectly as well as directly, where possible.

Senator Unger: I'm very proud of Alberta's record. I know that a lot of First Nations people work at the oil sands. There are large numbers, and you could probably comment more on that than I can.

Mr. Ferguson: I've been asked questions recently, for example, how many indigenous engineers does your industry employ? My answer is simple: all of them, all of them. We'll continue to do that, and we're looking for more. We're happy to support the development of more indigenous peoples in all aspects of our business. I think you'll see that in every one of our operators, whether it's Alberta, British Columbia, Saskatchewan or Atlantic Canada. Everywhere that we operate is a very strong commitment; we always will be there.

Senator Unger: Thank you Mr. Ferguson.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Thank you very much for being here this morning. You appeared before the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources last February and March. In your presentation, you stated that the Quebec refineries depend largely on imported petroleum and that they have to pay an import premium. I have not heard that before. What is the premium and how big is it in terms of the net cost of a litre of gasoline?

[*English*]

Mr. Ferguson: Thank you for the question. From our perspective, there are two ways to look at it. It is not necessarily a premium on the oil that they are paying. It will be in some cases a different blend of oil, but I think we need to

nous avons affaire à des collectivités, autochtones ou non, qui ne nous connaissent pas. Ce n'est pas nous, c'est un projet de pipeline. Les gens des pipelines font, je crois, du très bon travail pour bâtir des relations avec les collectivités qu'ils prévoient de traverser, mais encore une fois, c'est notre produit qui est transporté dans ces pipelines et les gens ne nous connaissent pas, car nous ne sommes normalement pas présents dans ces endroits, que ce soit dans le Nord de l'Ontario ou bien sûr dans d'autres parties du pays.

Dans le Nord de la Colombie-Britannique, pas le Nord-Est, mais le Nord-Ouest, on ne nous connaît pas. Alors les gens posent des questions et, franchement, nous ne pouvons pas nous appuyer sur le genre de relations de longue date, comme celles que nous avons établies avec les collectivités où nous menons ou avons mené nos activités. Cela prend tout simplement du temps et aussi une certaine confiance découlant de notre simple présence. Nous serons toujours là. Nous serons là pour le Canada. Et le gouvernement fédéral a clairement un rôle important à jouer pour nous aider à établir des ponts et pour faire en sorte que ces collectivités comprennent l'importance de ces infrastructures et des avantages indirects et directs que celles-ci peuvent en retirer, lorsque c'est possible.

La sénatrice Unger : Je suis très fière du bilan de l'Alberta. Je sais que beaucoup de membres des Premières Nations travaillent dans les sables bitumineux. Les chiffres sont impressionnants, vous êtes certainement plus à même que moi d'en parler.

M. Ferguson : On m'a récemment posé des questions sur ce thème, par exemple, combien d'ingénieurs autochtones votre secteur emploie-t-il? Ma réponse est simple : tous. Tous. Nous continuerons de le faire et nous en cherchons davantage. Nous sommes ravis de soutenir le développement d'un plus grand nombre d'Autochtones dans tous les aspects de nos affaires. Je pense que vous constaterez cela chez chacun de nos opérateurs, en Alberta, en Colombie-Britannique, en Saskatchewan ou dans le Canada atlantique. Partout où nous sommes, c'est un engagement fort, et nous serons toujours là.

La sénatrice Unger : Merci, monsieur Ferguson.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup de votre présence ce matin. Vous avez comparu devant le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles en février et mars dernier. Dans votre exposé, vous indiquiez que les raffineries du Québec dépendent beaucoup du pétrole importé et qu'elles doivent payer une prime à l'importation. C'est la première fois que j'entends cela. Quelle est cette prime et de quelle grandeur est-elle par rapport au coût net du litre d'essence?

[*Traduction*]

M. Ferguson : Merci pour votre question. De notre point de vue, il y a deux façons de voir les choses. Ils ne payent pas forcément une prime sur le pétrole. Dans certains cas, cela sera un mélange de pétrole différent, mais je crois qu'il nous faut

understand that the refineries would need to look at opportunities for how to use the heavier crudes as well as some of the lighter crudes that we have in Western Canada.

Certainly I'm not familiar with the specifics of the refinery operations in Quebec or Atlantic Canada. It's more about there is a value that is used to purchase a product from outside of Canada compared to a product that is produced and adds value into Canada that can be bought here.

The premium comment, I think, was more about we do have — and we know this from our transportation records — there are crude oil products from Alberta that are shipped down through the pipeline infrastructure to the southern United States. Some of those molecules actually get on a boat and come back up along the ocean into Canada. Canada is not benefiting from the cost of that transportation; someone else is.

We look at this as an opportunity. You have to balance that against what kind of investments may be required in the refineries to make them more suitable or able to take the kind of product line that comes from Western Canada. All of that has to be worked out. Investment is required on that, certainly. Probably more importantly, broadly speaking, you have a Canadian product that benefits Canadians being produced. It's not being used as it could be.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: So basically, you are talking more about economic benefits.

I would like us to turn to another subject. Earlier, we heard about Quebec's reluctance to have this pipeline cross the province. The last organization to oppose it, but not the least, was the Union des producteurs agricoles du Québec, which is a very militant and powerful union.

It is estimated that 75 per cent of the pipeline will go across agricultural land. In Quebec, there is more and more talk about a possible levy for transporting the material. Farmers currently have been getting a bonus from the construction of the pipeline; they will be receiving a payment that will vary according to the length of the pipeline across their land. However, the Government of Quebec claims that there are no economic benefits from oil that goes across our territory en route to other provinces. Hence the talk of a levy on the quantity of oil transported.

Is that something you talk about in your association, or with petroleum producers, or even with the promoters of the Energy East pipeline project?

[*English*]

Mr. Ferguson: Great question. Thank you very much. Certainly it's important for us. I want to distinguish that we have a relationship with the pipeline operators, no different than the rail systems or anything, but we're quite distinct from them

comprendre que les raffineries doivent examiner la possibilité d'utiliser des bruts lourds en plus des bruts plus légers que nous avons dans l'Ouest du Canada.

Je ne connais pas les particularités des opérations de raffinage au Québec et dans le Canada atlantique. Il s'agit plus de considérer les sommes dépensées pour acheter un produit à l'étranger et de mettre cela en perspective avec le fait qu'il existe un produit fabriqué au Canada, qui apporte une valeur ici et qui peut être acheté ici.

Le plus important, je crois — et nous le savons grâce à nos archives de transport —, c'est que des produits de l'Alberta sont transportés par l'infrastructure de pipelines vers le sud des États-Unis. Une partie de ces molécules sont alors mises sur des bateaux et remontent vers le Canada par l'océan. Le Canada ne profite pas des coûts de transport, c'est quelqu'un d'autre qui empoche ces montants.

Nous voyons cela comme une occasion à exploiter. Il faut comparer cela aux investissements qui seront peut-être nécessaires dans les raffineries pour les rendre plus adaptées ou capables d'accepter les types de produits qui viennent de l'Ouest du Canada. Il faut tout calculer. Des investissements sont requis, c'est clair. Mais ce qui est sans doute plus important, généralement parlant, c'est de fabriquer un produit canadien qui profite aux Canadiens. Il n'est pas utilisé comme il pourrait l'être.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Vous parlez donc davantage de retombées économiques, dans le fond.

Je voudrais vous amener à un autre sujet. On a parlé, plus tôt, de la réticence du Québec à voir cet oléoduc traverser la province. Le dernier organisme qui s'y est opposé — et non le moindre —, c'est l'Union des producteurs agricoles du Québec, qui est un syndicat très militant et très puissant.

On prévoit que 75 p. 100 de l'oléoduc passera sur des territoires agricoles. On parle de plus en plus, au Québec, d'une redevance possible sur le transport de la matière. Les producteurs agricoles bénéficient actuellement d'une prime à la construction de l'oléoduc; ils recevront une indemnisation qui variera en fonction de la longueur de l'oléoduc qui passera sur leurs terres. Cependant, le gouvernement du Québec prétend qu'il n'y a pas de retombées économiques à recevoir pour le pétrole qui passe sur notre territoire pour transiter vers d'autres provinces. De plus, on parle d'une redevance sur la quantité de pétrole qui est transporté.

Est-ce un sujet dont vous discutez au sein de votre association ou par l'intermédiaire des producteurs pétroliers, ou même avec les promoteurs du projet Oléoduc Énergie Est?

[*Traduction*]

M. Ferguson : Très bonne question, merci beaucoup. C'est très important pour nous. Je veux dire clairement que la relation que nous avons avec les exploitants de pipelines n'est pas différente de celle que nous avons avec exploitants des réseaux ferroviaires ou

because they charge us to use their infrastructure. Under competition law in Canada, it's very important that that remains distinct from us.

We certainly advocate getting our products to market. We have to be somewhat careful, because if we advocate for those projects being so costly that we can't afford to move our product through them, it becomes a real challenge for us. So we're looking for efficiency, appropriateness of cost structures for those pipelines, because that's the basis of the charges we pay for using that infrastructure to move our products.

I've heard a little bit about the levy. I'm sorry; I'm not aware of what the pipeline proponents' specific position is on that. We look at it, broadly speaking, that if there's an economic efficiency that we can get our products moved at a reasonable cost, then how that money is distributed is really a task of governments and the specific project proponents.

I'll be frank with you: We are concerned about the cost of these projects because we end up paying that as an add-on to our product to move it. Anything that decreases the economics of our business is a concern to us, so we would watch that carefully. But as to the appropriateness of landowners getting benefit or value from pipelines crossing their property — or, let's be honest, slightly under their property — that would be a negotiation among governments, the landowners and the project proponents that we would just look to see broad efficiencies in economics.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: At the moment, petroleum moves either by land, sea, rail or pipeline. Municipalities are very reluctant; we saw it in Montreal, and in relation to what happened in Lac-Mégantic. The municipalities are those incurring the risk when they see a huge amount of material going through their territory, but they get very little benefit as such from transporting the material.

Could you not see your way to establishing a royalty strategy in order to calm things down and get municipalities more favourable to the idea of pipeline construction, especially if it meant a reduction in the use of railways and trucks carrying that kind of freight?

[*English*]

Mr. Ferguson: Yes, I agree completely. I think the role of governments is to look at the opportunities created by these kinds of projects and how we grow our economy, broadly speaking, but also project-specific, for the benefit of all Canadians.

autres, nous sommes distincts, car ils nous font payer l'utilisation de leur infrastructure. Dans le cadre de la législation canadienne sur la concurrence, il est très important que nous restions à part.

Il est clair que nous militons pour que nos produits atteignent les marchés. Il faut que nous soyons assez prudents, parce que si nous défendons des projets si coûteux que nous ne sommes plus en mesure de payer le transport de nos produits par leur intermédiaire, cela devient un véritable défi pour nous. Donc nous cherchons l'efficacité, des coûts d'infrastructures appropriés pour ces pipelines, parce que c'est la base du prix que nous payons pour l'utilisation de ces infrastructures pour le transport de nos produits.

J'ai un petit peu entendu parler de la redevance. Je suis désolé, je ne connais pas la position précise des promoteurs du pipeline à ce sujet. En gros, voici comment nous voyons les choses, si nous pouvons transporter nos produits d'une façon qui soit économique, efficace et à des coûts raisonnables, alors la manière dont cet argent est distribué relève surtout du gouvernement et des promoteurs du projet en particulier.

Je vais être franc avec vous. Nous sommes préoccupés par le coût de ces projets parce que nous finissons par les payer sous forme de supplément sur le coût du transport de nos produits. Tout ce qui a un impact négatif sur l'économie de notre activité nous préoccupe, alors nous regardons cela de près. Mais pour ce qui est de la pertinence du fait que les propriétaires de terres perçoivent des bénéfices ou une contrepartie parce que des pipelines traversent leur propriété — ou, soyons honnêtes, passent un peu sur leur propriété — cela relève d'une négociation entre le gouvernement, les propriétaires terriens et les promoteurs des projets. Nous nous contentons de regarder cela sous l'angle de l'efficacité économique.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Le pétrole transite actuellement soit par voie terrestre, par voie maritime, par chemin de fer ou par pipeline. Les municipalités ont beaucoup de réticences; on l'a vu par rapport à Montréal et dans ce qui s'est passé à Lac-Mégantic. Ce sont les municipalités qui courent le risque de voir transiter cette quantité phénoménale de matière sur leur territoire, mais elles retirent très peu de bénéfices du transport de la matière comme telle.

Ne serait-il pas une avenue envisageable de mettre sur pied une stratégie de redevances afin de calmer le jeu et de favoriser l'adhésion des municipalités à l'idée de la construction d'oléoducs, et surtout, pour faire en sorte de réduire davantage l'usage de chemins de fer ou de camions pour le transport de cette marchandise?

[*Traduction*]

M. Ferguson : Oui, je suis tout à fait d'accord. Je crois que le rôle des gouvernements est d'examiner les opportunités crées par ce type de projets et par la manière dont nous faisons de la croissance économique, en règle générale, mais aussi de regarder les spécificités du projet, pour le bénéfice de tous les Canadiens.

There are many ways to do that. For example, I will offer that Canadian oil sands right now, which is the bulk of the products that are going to be moved, obviously, there are 191 companies in Quebec today that are providing goods and services to support oil sands businesses. There are 191 individual companies that are benefiting from oil sands production in Quebec. The ones I like to highlight are three in Prince Edward Island that are benefiting from Canada's oil sands.

If you look at it broadly speaking, this is a Canadian industry, even though the development or the resource that's being developed is generally in one specific area. I think having an understanding of that is important. How does that fit into the mix of everybody benefiting from getting our resources to the right markets?

I agree; maybe one of the elements on a project-specific basis could be looking at how landowners benefit and mitigate the risk and the impact on their farming operations, which is a very important piece.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Certainly for the municipalities because, currently, they are the key to the pipeline construction strategy in Quebec and in other provinces. So if the municipalities were on board with the project, I think it would calm things down a lot.

We know the financial problems municipalities are having. Clearly, if there were some financial benefit to getting the pipeline built, the situation in Canada would be much more harmonious than it is at the moment.

[*English*]

Senator Black: Thank you very much, Mr. Ferguson, for your very helpful presentation this morning. Before I get to a couple of questions on your presentation, I wanted to pick up on the comments that you made initially about the terrible fire in Fort McMurray. I wanted to communicate, on behalf of my colleagues, to you, to your members, how impressed Canadians are with how your members, the major oil and gas companies of this country, have got the job done. They have protected their assets, but more importantly, they've protected their people. I think it's very important that they know from you that Canadians share that view.

I'd also, if I may, say we all know now that there are 30,000 families who have been relocated in Edmonton, 5,000 in Calgary and 3,000 in Lac La Biche. This committee should know, Mr. Chairman, that our witness voluntarily took in a family from Fort McMurray — unknown to him — and this is the kind of example we've seen all across Alberta over the last number of days, people opening their doors to families in a very difficult position.

Il y a de nombreuses manières de faire cela. Par exemple, je vais prendre les sables bitumineux canadiens à l'heure actuelle qui représentent le gros des produits devant être transportés. Évidemment, il y a 191 entreprises au Québec qui fournissent des biens et des services pour soutenir les entreprises qui exploitent les sables bitumineux. Il y a 191 entreprises différentes qui bénéficient de l'exploitation des sables bitumineux au Québec. Celles que j'aime prendre en exemple sont les trois à l'île du Prince-Édouard qui bénéficient des sables bitumineux canadiens.

Si vous regardez les choses dans leur ensemble, c'est une industrie canadienne, même si le développement de la ressource se fait généralement dans un secteur particulier. Je crois qu'il est important de comprendre cela. La manière dont cela s'intègre dans un ensemble fait que tout le monde bénéficie du fait que nos ressources atteignent les bons marchés.

Je reconnais qu'un des éléments sur la base d'un projet en particulier pourrait consister à regarder comment les propriétaires fonciers bénéficient de ce projet et en limitent les risques et l'impact sur leurs opérations agricoles, ce qui est très important.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Surtout pour les municipalités, parce que, à l'heure actuelle, les municipalités sont l'élément clé dans la stratégie de la construction de l'oléoduc au Québec et dans d'autres provinces. Donc, si les municipalités adhéraient à ce projet, je pense que cela calmerait beaucoup le jeu.

On connaît les problématiques financières des municipalités. Il est évident que s'il y avait un avantage financier à la construction de l'oléoduc, il existerait au Canada une harmonie beaucoup plus grande que celle qu'on connaît actuellement.

[*Traduction*]

Le sénateur Black : Merci beaucoup, monsieur Ferguson, pour votre exposé très utile de ce matin. Avant que je ne pose quelques questions sur votre exposé, je voulais rebondir sur les commentaires que vous avez faits au sujet du terrible incendie de Fort McMurray et vous dire, au nom de mes collègues, à vous et à vos membres, à quel point les Canadiens ont été impressionnés par la façon dont vos membres, les principales compagnies pétrolières et gazières de ce pays, ont géré la situation. Elles ont protégé leurs intérêts, mais surtout, elles ont protégé leur personnel. Je crois que c'est très important que vous leur disiez que les Canadiens partagent ce point de vue.

Je voudrais ajouter, si vous le permettez, que 30 000 familles ont été déplacées à Edmonton, 5 000 à Calgary et 3 000 à Lac La Biche, comme nous le savons tous. Ce comité doit savoir, monsieur le président, que notre témoin a volontairement accueilli une famille de Fort McMurray —une famille qu'il ne connaissait pas — et que c'est ce genre d'exemple que nous avons vu dans tout l'Alberta ces derniers jours, des gens qui ont ouvert leurs portes à des familles qui se trouvaient dans une situation très difficile.

So thank you; thank Albertans and Canadians; thank the energy companies. Please communicate that message.

Mr. Ferguson: Will do. Thanks very much.

Senator Black: In respect of your presentation this morning, I'm looking for a tight response. Let's pretend I run into you on the street in Vancouver. I'm a busy person, so I've got to get on the go. I say to you, "What are the consequences for Canada of not building pipelines?"

Mr. Ferguson: Not growing our economy.

Senator Black: Thank you very much.

In terms of my next question, we often hear about the regulatory framework, whether it's appropriate or not; the safety framework, whether it's appropriate or not in Canada, vis-à-vis pipelines and the energy industry, generally.

Are you able to share with us — and if you can't, you can't — any comparative data as to how Canada does internationally on matters of regulatory prudence and safety concerns? How does Canada do?

Mr. Ferguson: I'll try to give you a short answer. About a year and a half ago, we commissioned a study comparing the Alberta regulatory system, specifically around oil sands — it was an oil-sands-related project for us — compared to all other international jurisdictions in terms of fairness, transparency, efficiency — a number of factors. I can certainly provide a copy of this to the committee.

On any of those aspects, but when you pull them all together — and the study was done by an international, independent consulting company that has operations around the world, so this was not a lightweight study — Canada is typically first, second or third in every aspect that they reviewed in terms of our regulatory system.

Before you take too much confidence in that, our question is, if we're first, second or third, just how much do we need to improve? Maybe others need to improve. I can tell you from my experience working in many other countries, some considered much more advanced in terms of environmental protections than ours, the standards that I see in Canada are first-class, above anybody. And I say that even from my previous job as a regulator. Our standards, expectations and performance are far beyond almost any other jurisdiction that I can name.

Senator Eggleton: I want to pick up on the conversation about Fort McMurray. I think we were all relieved to hear yesterday that 90 per cent of the structures in the city are still sound. It will

Alors, merci, remerciez les Albertains et les Canadiens, remerciez les sociétés énergétiques. Merci de transmettre ce message.

M. Ferguson : Je le ferai. Merci beaucoup.

Le sénateur Black : Au sujet de votre exposé, je voudrais une réponse précise. Imaginons que je vous rencontre dans une rue de Vancouver. Je suis quelqu'un de très occupé, alors je n'ai pas beaucoup de temps. Je vous demanderais : « Quelles seraient les conséquences pour le Canada si l'on ne construisait pas de pipelines? ».

M. Ferguson : Notre économie ne se développera pas.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

Voici ma prochaine question : les gens se demandent souvent si au Canada, le cadre réglementaire et le cadre de sécurité qui régissent les oléoducs et l'industrie énergétique en général sont adéquats, ou non.

Seriez-vous en mesure de nous citer — si vous ne le pouvez pas, tant pis — des données comparatives sur l'efficacité du Canada en matière de prudence réglementaire et de sécurité par rapport aux autres pays du monde? Comment le Canada se classe-t-il?

M. Ferguson : Je vais essayer de vous répondre brièvement. Il y a environ un an et demi, nous avons commandé une étude comparant le système albertain de réglementation des sables bitumineux en particulier — notre projet portait sur les sables bitumineux — à celui de tous les autres pays, notamment en matière d'équité, de transparence, d'efficacité — un bon nombre de facteurs. Je pourrais en remettre une copie au comité.

Sur tous ces aspects, quand on en fait la synthèse — et cette étude était effectuée par un cabinet d'experts-conseils international indépendant qui a des bureaux dans le monde entier, donc elle est très sérieuse —, tous les aspects de notre système de réglementation examinés se sont classés au premier, au deuxième ou au troisième rang.

Au lieu de nous fier à ces résultats, nous nous sommes demandé si puisque nous nous classons au premier, au deuxième ou au troisième rang, à quel point serait-il nécessaire d'améliorer notre système? Peut-être que les autres pays devraient améliorer les leurs. Je peux vous assurer, ayant travaillé dans de nombreux autres pays, même dans certains que l'on considère comme étant bien plus avancés que le nôtre dans le domaine de la protection de l'environnement, que les normes que j'observe au Canada sont de première classe, qu'elles surpassent celles de tous les autres pays. Et je vous affirme cela même à titre d'ancien régulateur. Nos normes, nos attentes et notre rendement dépassent de loin ceux de presque tous les pays que je pourrais nommer.

Le sénateur Eggleton : Je voudrais reprendre notre conversation au sujet de Fort McMurray. Je crois que nous avons tous été soulagés hier d'apprendre que 90 p. 100 des

probably take some time — and the disruption of life, and your business as well in the area because of the employees affected. But at least a lot of it has been saved.

Let me ask you about the cost of production as it relates to the oil sands. The oil sands are now more than half — 58 per cent is a figure I've seen — of the oil produced in Canada, overall. Yesterday, the price of oil was about $44 per barrel, down to $43 at the moment. I've always been given the understanding that more than double that would be required in the long run to make the oil sands pay — to make it a viable, long-term proposition.

Can you comment on that?

Mr. Ferguson: I think "double that" would be pretty high. It's very specific to project. There's quite a differential among oil sands projects and types of production. A lot of effort and millions and billions of dollars have been spent on how to optimize and be more efficient, which benefits the environment in terms of efficiency on energy use, which is a big cost driver for any sector, but this one in particular.

We have some projects that are, I'm sure, quite viable in the range of $45 to $50. We have some projects that will require significantly more. Also, it depends on where they're at in their project life cycle. It's dependent on scale and reservoir quality. There are so many factors involved. You'd have to look at each project alone.

Senator Eggleton: More of the new areas are more expensive?

Mr. Ferguson: Yes, some of the new steam-assisted gravity drainage, or SAGD. But we're learning, and some of those efficiencies are coming out.

What you saw was that there has been a cancellation of projects in the mid-term. The production growth is coming from the projects already in play; these are long-term investment horizons. So production growth will continue for a while as these projects complete and come into production.

The more troublesome thing is what that mid- to longer-term picture looks like without a price recovery or the efficiencies that we're hoping to get through technology and innovation to get these projects economic.

Senator Eggleton: But on average, $44 is not a very good price for oil sands extraction.

Mr. Ferguson: Not for the long term.

Senator Eggleton: No, not for the long term.

structures de la ville tiennent encore debout. Il faudra probablement bien du temps — avec la perturbation de la vie quotidienne et celle de votre entreprise aussi à cause de vos employés qui en ont subi les répercussions. Mais au moins on a pu épargner une bonne partie de la ville.

Je voudrais vous poser une question sur les coûts de production des sables bitumineux. Ces sables produisent plus de la moitié — 58 p. 100, d'après ce que j'ai lu — du volume total de pétrole produit au Canada. Hier, le prix du pétrole était d'environ 44 $ le baril et aujourd'hui il est descendu à 43 $. J'ai toujours cru comprendre qu'il faudrait plus du double de ce prix pour que les sables bitumineux soient rentables à long terme — pour qu'on puisse les considérer comme une solution viable à long terme.

Qu'en pensez-vous?

M. Ferguson : Il me semble que le double de ce prix serait extrêmement élevé. C'est impossible à prévoir. Les projets de sables bitumineux et les types de production sont beaucoup trop différents les uns des autres. On a consacré beaucoup d'efforts ainsi que des millions et des milliards de dollars pour trouver des moyens d'optimiser cette production et de la rendre plus efficiente; ces améliorations protègent l'environnement en rendant l'utilisation énergétique plus efficiente, mais elles coûteraient très cher à n'importe quel secteur, et à celui-ci en particulier.

Nous avons certains projets qui, j'en suis certain, sont très viables de 45 $ à 50 $. Certains autres nécessiteront des prix beaucoup plus élevés. Cela dépend beaucoup de la phase du cycle de vie dans laquelle ils se trouvent. Cela dépend aussi de leur étendue et de la qualité des réservoirs. Cela dépend de tellement de facteurs. Il faudrait examiner chaque projet séparément.

Le sénateur Eggleton : Un plus grand nombre des projets situés dans de nouvelles régions sont plus coûteux?

M. Ferguson : Oui, certains de nos nouveaux drainages par gravité au moyen de vapeur, ou DGMV. Mais nous en tirons des leçons et nous découvrons certaines efficiences.

Vous voyez que des projets ont été annulés à mi-chemin. La croissance de la production est due aux projets qui sont déjà en cours; ce sont des investissements à long terme. Alors la production continuera à augmenter tant que ces projets s'achèveront et commenceront à produire.

Nous nous préoccupons plus de ce qui se produira à moyen et à plus long terme si les prix ne remontent pas et si nous n'atteignons pas les efficiences de la technologie et de l'innovation qui pourraient assurer la rentabilité de ces projets.

Le sénateur Eggleton : Mais en général, 44 $ n'est pas un prix très favorable à l'extraction du pétrole des sables bitumineux.

M. Ferguson : Pas à long terme, non.

Le sénateur Eggleton : Non, pas à long terme.

Second, let me ask you about the pipelines. We keep hearing that pipelines are needed to get the product to tidewater — "tidewater" suggesting overseas markets or consumption. Yet, right now 97 per cent, I'm told, of our exports go to the United States.

Mr. Ferguson: Yes.

Senator Eggleton: So what analysis has been done with respect to overseas markets to determine the viability of them? Where are they?

Back in the days when I was Minister of International Trade, we were talking a lot about liquid natural gas, and that was an uphill battle, even dealing with the subject matter, never mind actually achieving it. So what makes you think there's this opportunity at tidewater?

Mr. Ferguson: Just in the last week or two, some of the expectations of global growth in oil demand are heading toward 100 million barrels a day. It's at about 96 million barrels a day today. The lower prices have steamed ahead a lot of jurisdictions; India, for example, just in the last week or two announced a record for their demand growth for oil.

Senator Eggleton: Is that conventional oil?

Mr. Ferguson: Heavy oil, too. Depending on what the supply is, the refineries will take on an economic basis what they can.

Global oil demand is continuing to increase and will continue to increase for quite some time. We have a supply imbalance today caused primarily not by OPEC, the Middle East, China or those jurisdictions, but by the United States, Canada and maybe one or two countries in South America. Our problem, with 97 per cent of our demand captured in North America, is that we're not getting the advantage. We're sitting in a very constrained market — an island, if you will. Being able to get off that island becomes really important.

The U.S. will always be an important trading partner. They're also a very important competitor for us now for investment, as we see a lot of money going south. But we need to decrease from 97-odd per cent, as you say, to anything below that, which is of significant value.

Senator Eggleton: It's always been a problem, trade-wise, overall with the United States. That's where most of our markets are for just about everything.

Finally, let me ask you about indigenous peoples. You embrace the UN declaration, which the government announced yesterday it would be getting on side with. I get the impression, though, that it will give indigenous peoples a stronger hand, which will mean all the more need to build relationships with them. I realize what you said about your relationships of your association, but it doesn't always fit for the pipeline companies. I know there's

Ma deuxième question a trait aux oléoducs. On entend constamment dire qu'il faut des oléoducs pour amener le produit à la mer — on entend par cela vers les marchés internationaux ou à la consommation. Et pourtant, d'après ce que l'on m'a dit, à l'heure actuelle 97 p. 100 de nos exportations vont aux États-Unis.

M. Ferguson : Oui.

Le sénateur Eggleton : Alors quelle analyse a-t-on effectuée sur la viabilité des marchés étrangers? Où se trouvent-ils?

Quand j'étais ministre des Affaires étrangères il y a bien longtemps, on parlait beaucoup du gaz naturel liquéfié, le GNL. C'était tout un combat juste d'en parler sans même chercher y parvenir. Alors quels débouchés pensez-vous voir dans les marchés étrangers?

M. Ferguson : Depuis deux semaines environ, on pense que la demande mondiale de pétrole atteindra 100 millions de barils par jour. Elle est à 96 millions de barils à l'heure actuelle. La baisse des prix a encouragé plusieurs pays. Par exemple l'Inde, la semaine dernière, a annoncé que sa demande de pétrole avait atteint un volume record.

Le sénateur Eggleton : S'agit-il de pétrole classique?

M. Ferguson : Et aussi de pétrole lourd. Suivant le volume de l'offre, les raffineries prendront ce qu'elles pourront sur une base économique.

La demande mondiale de pétrole continue d'augmenter, et cela se poursuivra assez longtemps. Le déséquilibre de notre offre à l'heure actuelle n'est pas dû à l'OPEP, au Moyen-Orient, à la Chine ou à ces nations, mais aux États-Unis, au Canada et peut-être à une ou deux nations de l'Amérique du Sud. Comme 97 p. 100 de notre demande est retenue en Amérique du Nord, nous n'en retirons pas les avantages que nous devrions. Nous faisons affaire dans un marché restreint — sur une sorte d'île, si vous voulez. Il est vraiment important que nous sortions de cette île.

Les États-Unis seront toujours pour nous un partenaire important. Mais ils représentent aussi un concurrent de taille dans le domaine de l'investissement; des sommes énormes s'en vont vers le sud. Nous avons besoin de réduire ce 97 p. 100, comme nous le dites, à un pourcentage qui nous rapportera une bonne valeur.

Le sénateur Eggleton : Le commerce avec les États-Unis a toujours causé un problème. Presque tous nos produits s'en vont de ce côté.

Ma dernière question porte sur les peuples autochtones. Vous appuyez la déclaration de l'ONU, et le gouvernement a annoncé lui aussi qu'il allait l'appuyer. J'ai cependant l'impression que cela va donner plus de force aux peuples autochtones; il va être d'autant plus important de renforcer nos relations avec eux. Je comprends ce que vous avez dit sur les relations de votre association, mais cela ne convient pas toujours aux entreprises de

a separation of mandates here — you talked about that — but it's your product that's going through the pipelines, and it's in your interests to be part of it.

You say they don't know you. Isn't it time they got to know you? Isn't it time you became more involved? If they're going to have an even stronger hand in terms of dealing with these matters, perhaps it's not just a matter of dealing with the people who do the pipe but the people who put the product in the pipe.

Mr. Ferguson: Absolutely. I think our positioning on support for the implementation of UNDRIP is a good marker to start some of those broader conversations. We have been having them as well, to be honest. We've worked with the pipeline companies on all these projects, supporting them, making sure we talk to these communities outside as part of their project consultations they do along these pipeline corridors. So we have provided support advice.

We're encouraged. We believe there's a window of opportunity right now with the federal government fairly focused on this right now as well and the provinces focused on it. We think there's an opportunity space here now to gain advantage out of those relationships and the efforts that we've been putting in and will put in.

Senator Runciman: Thank you, Mr. Ferguson. I appreciate your being here. My question ties in somewhat with what Senator Eggleton was talking about, the efforts by your association. You talk about working with provincial governments. In the past, you've talked about value-added projects. You mentioned earlier 191 companies in Quebec, for example. I noticed in one of your earlier submissions you said two LNG plants would result in half the production in Algoma Steel in Sault Ste. Marie in Ontario — and, again, the provincial government is struggling with the possibility of another bailout of the company or the loss of it and the economic damage it would do to that community.

I wonder how well those messages are getting out. I'm not sure whether Premier Wynne has modified her position, but initially when we talked about the pipeline, there was criticism. We know what's happening in Quebec with respect to at least a significant number of municipalities. I guess I'm tying this into getting your message out. From your association's perspective, how much do you budget for communications or public relations?

Mr. Ferguson: It's not my strength or my area in our association, but we have quite a good team involved there. The way we work as an association is we draw in, collaborate and coordinate a lot of the company-specific operations. But over the last two or three years since I've been at CAPP, I've seen in the order of millions of dollars that the members have committed to raising awareness across Canada for our sector. There are lots of different avenues for it.

construction d'oléoducs. Je comprends que ces mandats sont distincts — vous nous l'avez expliqué —, mais votre produit se déplace dans ces oléoducs, donc vous avez intérêt à vous ranger de leur côté.

Vous dites qu'ils ne vous connaissent pas. Ne serait-il pas temps qu'ils apprennent à vous connaître? Ne serait-il pas temps pour vous de vous engager? S'ils deviennent plus forts dans le cadre de ces négociations, il serait peut-être temps de traiter non pas avec les gens qui construisent les oléoducs, mais avec ceux qui y transportent leur produit.

M. Ferguson : Vous avez tout à fait raison. À mon avis, notre appui pour la mise en œuvre de la DDPA devrait déclencher ces vastes conversations. Je vous dirais que nous en avons aussi discuté. Nous avons collaboré avec les entreprises de construction d'oléoducs à la mise en œuvre de tous ces projets, nous les avons appuyées en consultant en même temps les communautés situées le long des corridors de ces oléoducs. Nous les avons ainsi soutenues en leur fournissant des conseils.

La situation nous encourage. Nous sommes convaincus que le fait que le gouvernement fédéral et les provinces se concentrent sur ces enjeux nous offre une bonne occasion de tirer avantage de ces relations et que nos efforts vont porter des fruits.

Le sénateur Runciman : Merci, monsieur Ferguson. Je vous remercie d'être venu. Ma question est quelque peu liée à ce dont parlait le sénateur Eggleton, les activités de votre association. Vous avez dit que vous collaborez avec les gouvernements provinciaux. Nous avons parlé il y a un certain temps de projets à valeur ajoutée. Vous avez mentionné, par exemple, 191 entreprises au Québec. J'ai remarqué que dans l'une de vos présentations vous aviez dit que deux usines de GNL réduiraient de moitié la production de la société Algoma Steel à Sault Ste. Marie en Ontario — et je le répète, le gouvernement provincial essaie de déterminer s'il faudrait renflouer une fois de plus cette société ou risquer les répercussions économiques dont souffrirait la ville en perdant cette entreprise.

Je me demande si ces messages passent bien. Je ne crois pas vraiment que la première ministre Wynne ait modifié sa position parce qu'au début, quand nous parlions d'oléoduc, on nous critiquait. Nous savons ce qui se passe dans un nombre important de municipalités du Québec. Je suppose que je relie ces faits à l'efficacité de votre message. Quelle partie de son budget votre association affecte-t-elle à la communication et aux relations publiques?

M. Ferguson : Ce n'est pas mon domaine d'expertise à l'association, mais nous avons une bonne équipe responsable de ces activités. Notre association fonctionne de manière à attirer des activités particulières d'entreprises, puis à y collaborer et à les coordonner. Au cours des deux ou trois ans que j'ai passés à l'association, j'ai vu les membres donner des millions de dollars pour sensibiliser les gens partout au Canada sur notre secteur. Nous suivons de nombreuses façons différentes de le faire.

For example, one of my favourite things to talk about is Canada's Oil Sands Innovation Alliance, COSIA, which is a collaboration of many of the oil sands producers to leverage and gain more opportunities for collaborating and sharing on innovation technology development. COSIA is going through a process right now called the XPRIZE. It has gone through different names over the years. The first XPRIZE— at that time not called "XPRIZE" but something else — that we know of funded the Lindbergh flight across the Atlantic.

Senator Runciman: I've read some of your previous testimony and am aware of those initiatives. There is a message I've been trying to deliver with various witnesses throughout this process. You've talked about regulating and managing carbon development in this country being better than any in other jurisdiction in the world.

Mr. Ferguson: Absolutely.

Senator Runciman: We have millions of foreign monies coming into this country. We have organizations, Aboriginal groups and others, some of whom will never nod yes; we know that. But how effectively is your message getting out? Reading your notes about Algoma Steel, for example, I know that's a real and significant concern in northern Ontario.

I've talked about the industry and all the elements of the industry getting together. I've cited the free trade battle many years ago, and having a coordinated effort and recognition of social media, all of the elements available to you today, getting out into the universities and colleges with young people, talking about not only the economic benefits but also the realities of environmental impacts; it's on those kinds of issues where I think the industry itself could and should be doing a much better job.

We talk about social licence. Well, how do you achieve that social licence? I think you have to have more and more Canadians understand the environmental and economic impacts and what it means to their future and to that of their kids and grandkids. I would hope, as I send these messages out with each witness almost, that you start sitting down and talking about a coordinated and much broader effort than working on one element, doing it on an industry-wide scale.

Mr. Ferguson: Thank you for that comment. I will say that we put a lot of effort into that area. My comments around Algoma Steel came from a recent effort in communications with the steel association in Canada. We have a regular collaboration sit-down with them. Before I made that comment, it was that day they gave me that fact. I thought it was a stunning opportunity to get that kind of message out.

Par exemple, j'aime beaucoup parler de l'Alliance pour l'innovation dans les sables bitumineux du Canada, l'AISBC, qui réunit de nombreuses sociétés d'extraction du pétrole des sables bitumineux pour collaborer et échanger des idées d'innovation technologique. L'AISBC a lancé un processus qu'elle appelle XPRIZE et qui a souvent changé de nom au cours des années. Le tout premier de ces processus ne s'appelait pas XPRIZE; il avait un autre nom — nous savons qu'il a financé le vol de Lindbergh à travers l'Atlantique.

Le sénateur Runciman : J'ai lu la transcription de certains autres de vos témoignages, alors je connais ces initiatives. Tout au long de cette étude, je me suis efforcé de transmettre un message à différents témoins. Vous dites que le Canada réglemente et gère le développement du carbone mieux que toute autre nation au monde.

M. Ferguson : C'est tout à fait vrai.

Le sénateur Runciman : Les investisseurs de l'étranger placent des millions de dollars chez nous. Certains organismes, des groupes autochtones et autres n'approuveront jamais cela, et nous le savons. Mais transmettez-vous votre message avec efficacité? En lisant vos notes sur la société Algoma Steel, par exemple, je sais que la situation préoccupe profondément le Nord de l'Ontario.

J'ai parlé de l'industrie et de réunir tous les éléments de l'industrie. J'ai mentionné le combat sur le libre-échange auquel nous avons assisté il y a des années; j'ai aussi mentionné les activités coordonnées et la reconnaissance des médias sociaux. Tous ces éléments s'offrent à vous aujourd'hui; vous pourriez attirer le soutien des jeunes des universités et des collèges en leur expliquant la réalité non seulement des avantages économiques, mais celle des impacts environnementaux. Je crois que l'industrie devrait améliorer sa promotion de ces enjeux de cette manière.

Nous parlons d'approbation sociale. Eh bien, comment l'obtenir? À mon avis, vous devriez faire comprendre à un nombre toujours plus élevé de Canadiens les impacts environnementaux et économiques et ce que cela apportera à leur avenir et à celui de leurs enfants et de leurs petits-enfants. J'espère que le fait que je souligne ce message à presque chaque témoin que nous entendons les incitera à se réunir pour coordonner une activité de plus grande envergure à l'échelle de l'industrie, et non pas en s'occupant d'un élément à la fois.

M. Ferguson : Je vous remercie d'avoir fait cette observation. Je vous dirai que nous faisons énormément d'efforts dans ce domaine. Mes observations sur la société Algoma Steel proviennent d'une activité de communication que nous avons menée récemment avec l'association de l'acier au Canada. Nous nous réunissons régulièrement avec ses représentants pour discuter de collaboration. Ils m'ont mis au courant de ce fait le jour avant que je fasse cette observation. Je trouvais que c'était une occasion extraordinaire de transmettre notre message.

I think it's not a short-term exercise. It is a long road ahead of us to get Canadians truly understanding the benefits of having this sector as well as other natural resource sectors.

Senator Runciman: Getting down to the basics with messages like that, they have to be better understood and better communicated, not just to a Senate or parliamentary committee. They have to know how to do the job.

Mr. Ferguson: I hear you.

Senator MacDonald: Mr. Ferguson, good seeing you again. This is a question that, I suppose, I've been thinking about for a while but haven't asked. Since you're here I'm going to ask it. One of the major physical components of the Energy East pipeline is the TransCanada pipeline, which we're converting from natural gas to petroleum to heavy oil. I know that the market is changing for natural gas, and I know that the volumes of natural gas in that pipeline have been going down over the last number of years. How are we going to get the stranded Alberta gas to market? What's going to happen to this gas without any access? I realize it's going to get more uncompetitive coming eastward, but Alberta is still a large producer of natural gas. I know a program will be put in place to convert some of the coal fire to natural gas, but it's going to take decades to do that.

In the interim, if this pipeline is approved — I hope it will be — what's going to happen to this gas? How will it get to market?

Mr. Ferguson: We have that debate internally quite a bit, to be quite honest. We look at the issue of getting our western natural gas to Eastern Canada not being driven by pipeline capacity first and foremost between Western Canada and Eastern Canada. We have a pretty significant resource that's looking for a home just south of us here, Marcellus, so regardless of pipeline access and constraints, which there will be, we believe, or at least maybe some lost opportunities. But what do we do about the competitive forces from a very significant and large supply of natural gas looking for a home just south of us? What's the opportunity for our natural gas? Certainly, we'd like to see as many opportunities. Now, we'd have to compete for that and that would be difficult into Eastern Canada, but we want to make sure it's still a viable option for us. We're having those debates internally.

On the other hand, we see the bigger opportunities are through LNG on the West Coast. Certainly, it's somewhat disappointing that we're a little slow getting those things built and in play, but it's probably the near to longer-term opportunity for us. We're a little more optimistic on the natural gas conversions in Alberta. We think we can accelerate some of those. We're hoping that

Je ne pense pas qu'il s'agisse d'une activité à court terme. Il nous faudra beaucoup de temps pour faire vraiment comprendre aux Canadiens les avantages que notre secteur et d'autres secteurs de ressources naturelles leur apportent.

Le sénateur Runciman : Il faut que ces messages fondamentaux soient mieux compris et mieux transmis. Il ne faut pas se contenter de les présenter à un comité sénatorial ou parlementaire. Il faut qu'ils sachent comment faire cette promotion.

M. Ferguson : Vous avez raison.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Ferguson, je suis content de vous revoir. Voici une question à laquelle je songe depuis assez longtemps, mais je ne l'ai jamais posée. Puisque vous êtes avec nous ici, je vais vous la poser. Le projet d'oléoduc Énergie Est constitue l'un des éléments physiques principaux de la société TransCanada. Nous allons le convertir de gazoduc à oléoduc d'abord pour le pétrole, puis pour le pétrole lourd. Je sais que le marché du gaz naturel change, et je sais que ce gazoduc transporte de moins en moins de gaz naturel depuis plusieurs années. Comment allons-nous amener le gaz de l'Alberta vers les marchés? Sans accès, qu'arrivera-t-il à ce gaz? Je comprends qu'il soutiendra moins bien la concurrence en arrivant vers l'est, mais l'Alberta demeure une grande productrice de gaz naturel. Je sais qu'un programme va convertir la combustion du charbon en combustion de gaz naturel, mais il va falloir des dizaines d'années pour le faire.

Entretemps, si cet oléoduc est approuvé — et j'espère qu'il le sera — que ferons-nous de ce gaz? Comment l'amènerons-nous vers les marchés?

M. Ferguson : Je vous dirai franchement que nous débattons beaucoup de cette question à l'interne. Nous examinons le problème de ne pas pouvoir acheminer notre gaz naturel de l'ouest vers l'est du Canada principalement par gazoduc. Nous avons une ressource très importante juste au sud de là où nous sommes, Marcellus, et cette ressource cherche un foyer si l'on peut dire, et nous allons peut-être perdre des débouchés à cause du manque d'accès et des contraintes liées au gazoduc. Alors que faire, face aux forces concurrentielles d'un vaste approvisionnement très important qui se trouve juste au sud de chez nous? Quelle occasion saisir pour notre gaz naturel? Nous voudrions certainement y voir de nombreuses occasions. Maintenant nous allons devoir soutenir cette concurrence et ce sera difficile dans l'Est du Canada, mais nous voulons être sûrs que cela représente encore une option viable pour nous. Tels sont les débats qui font rage chez nous à l'interne.

D'un autre côté, nous voyons de meilleures occasions pour notre GNL sur la côte Ouest. Il est évidemment un peu décevant que la construction et la mise en opération de ces oléoducs soient si lentes, mais à long terme c'est probablement la meilleure occasion pour nous. Les conversions du gaz naturel en Alberta nous rendent un peu plus optimistes. Nous pensons pouvoir en

government continues accelerating some of those conversions and giving us an opportunity for a market for our product closer to home where we could get a good price for it.

We're concerned about all those things. I never want to suggest that our natural gas operators don't have as many or more market access constraints than oil does, but those producers are very concerned about access to Eastern Canada. So we're monitoring that situation pretty carefully on their behalf.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I have a follow-up question. Mr. Ferguson, you said that there would be difficulties for Eastern Canada in shipping natural gas. Is that a result of converting the pipeline to crude oil? I do not understand why there would be any difficulties.

[*English*]

Mr. Ferguson: I should be clearer. It's more just pipeline capacity getting natural gas from Western Canada to Eastern Canada. If we're talking about converting natural gas pipelines to oil, then it becomes a question of where are our access routes for that. There are many routes, but we're concerned enough that we're monitoring that situation. It's nothing to do with the end use of the natural gas. It's more primarily just getting pipeline capacity.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Will the conversion of the current pipeline have an impact on the ability to ship natural gas to places like Quebec?

[*English*]

Mr. Ferguson: We don't see evidence of that yet, but we are monitoring it. In the hearing process for Energy East, I think Enbridge has just recently indicated that they are monitoring that as well. So Enbridge is monitoring from a pipeline market concern, from the rest of their operations; we are more just from a broad market opportunity and access.

We don't see a significant problem now, but it's something that as we see growing interest in finding markets for Marcellus gas coming up from the south, we want to be live to that and be prepared for it and look at opportunities to protect Canadian production as much as possible.

Senator Eggleton: That is a very important issue. As I mentioned to you, I think we need the natural gas people in here as well because we need to see how it will affect that market as well in terms of the pipeline access.

faire accélérer quelques-unes. Nous espérons que le gouvernement continuera à hâter certaines de ces conversions afin que nous puissions ouvrir un marché pour notre produit un peu plus près de chez nous, où nous pourrions le vendre à un assez bon prix.

Toutes ces choses nous préoccupent. Je ne veux jamais suggérer que nos producteurs de gaz naturel ne font pas face à plus, ou moins, de restrictions à l'accès vers l'est du Canada. C'est pourquoi nous surveillons la situation de très près pour eux.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : J'ai une question complémentaire. Monsieur Ferguson, vous avez dit qu'il y aurait des difficultés pour l'Est du Canada au chapitre de l'acheminement du gaz naturel. Est-ce lié à la transformation du pipeline de gaz au mazout? Je ne comprends pas pourquoi il y aurait des difficultés.

[*Traduction*]

M. Ferguson : Je vais préciser. L'acheminement du gaz naturel de l'ouest à l'est du Canada ne se heurte pas seulement à un problème de capacité. Si nous convertissons les gazoducs en oléoducs, le problème sera lié aux endroits où passera l'oléoduc. Il y a bien des voies d'accès, mais cela nous préoccupe, et nous surveillons la situation de près. Cela n'a rien à voir avec l'utilisation finale du gaz naturel. Il s'agit plutôt de la capacité d'acheminement.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que la transformation du pipeline actuel aura un impact sur la capacité d'acheminer le gaz naturel vers le Québec, entre autres?

[*Traduction*]

M. Ferguson : Aucun indice ne nous le laisse croire pour le moment, mais nous surveillons la situation. Dans le cadre des audiences sur le projet Énergie Est, je crois que la société Enbridge vient d'indiquer qu'elle surveille aussi la situation. Donc Enbridge surveille la situation pour le marché et les oléoducs et pour le reste de son exploitation; nous la surveillons pour saisir des débouchés généraux et un accès aux marchés.

Nous ne voyons pas de problème grave pour le moment, mais en observant l'intérêt croissant du Sud qui cherche des marchés pour le gaz de Marcellus, nous voulons nous tenir bien au courant de l'évolution de la situation et nous préparer à saisir des occasions de protéger autant que possible la production canadienne.

Le sénateur Eggleton : C'est un enjeu très important. Comme je vous l'ai dit, je crois que nous devrions inviter des représentants de l'industrie du gaz naturel à nous parler, parce que nous devons aussi comprendre les incidences que l'accès au pipeline aura sur le marché.

I want to ask you about the controversies going on over fracking. I don't know whether any of your industries are involved in fracking, but we keep hearing, at least from the American side, earthquakes coming as a result of all of this. Do you have any thoughts on the fracking situation?

Mr. Ferguson: I will give you a confession: I am a fracker. I have worked in many jurisdictions in the business, and I think there are some legitimate concerns. It's an industrial process that has risks inherent in it, no different than any other industrial process. It is highly regulated in Canada and in other jurisdictions. There is very sound technical engineering, but at the end of the day, there is still risk associated with that.

There are some linkages that have been backed up by evidence in some jurisdictions with seismic activity, earthquakes. For the most part, they are very mild slippages anywhere along existing fault lines. One of the more significant areas of concern is not on hydraulic fracturing for production stimulation but, in many places, for deep well injection of waste fluids after recycling is not viable anymore. If they are not properly planned and assessed in terms of relationship to existing hydrogeological features — slips, cracks, faults — then you could introduce some risk for activity.

On a production basis, there is some opportunity for some risk of pressuring up a well for a hydraulic fracture stimulation project on other wells nearby that may be connected through some natural faulting and that aren't properly abandoned and plugged. There are always those kinds of risks.

Alberta is well ahead of many jurisdictions in terms of planning and managing for that. We have seen some evidence. I think British Columbia has also done some really good work in this place on the regulatory front, introduced some increased seismic monitoring around frack activities. So it's a risk, but I think if you had concern in that area, enough expertise could come here and convince you pretty quickly that it's well managed.

Senator Eggleton: I take it then a lot of it has to do with the method of the disposal of the water. For example, this system they are using in Oklahoma which has apparently resulted in several earthquakes in the last few years, it is because of the injection of the water at a certain level in the system. Is that it? Is that not used here? That's not used here, that kind of system?

Mr. Ferguson: No, it's used here as well. The difference is in some of the planning and history in the area. Oklahoma has a long, long history of wells that may or may not have regulations in place for properly abandoning or even monitoring where some of those things are.

Je voudrais vous poser une question sur la controverse que crée la fracturation. Je ne sais pas si certaines de vos industries la pratiquent, mais on ne cesse de nous dire, du moins du côté américain, que cette méthode cause des tremblements de terre. Que pouvez-vous nous dire à ce propos?

M. Ferguson : Je dois vous avouer que j'ai utilisé cette méthode. J'ai travaillé dans ce domaine dans de nombreuses régions, et selon moi, les préoccupations sont légitimes. Ce processus industriel comporte des risques, comme tout processus industriel. Il est fortement réglementé au Canada et dans d'autres pays. La technologie est très solide, mais en fin de compte, cette méthode comporte des risques.

Il a été prouvé que dans certaines régions, cette méthode est liée à l'activité séismique, à des tremblements de terre. Dans la plupart des cas, on observe de très faibles glissements le long des failles. La plus grande préoccupation n'est pas liée à la fracturation hydraulique effectuée pour stimuler la production, mais à bien des endroits, on s'inquiète de l'injection de déchets liquides dans des puits profonds lorsque le recyclage cesse d'être viable. Si l'on ne planifie pas adéquatement cette injection en évaluant les liens entre ces puits et les caractéristiques hydrogéologiques — glissements, fissures, failles —, on risque de déclencher une activité séismique.

Du point de vue de la production, on court le risque de créer de la pression dans un puits dans le cadre d'un projet de fracturation hydraulique pour stimuler la production, et cette pression hydraulique pourrait se propager dans d'autres puits avoisinants qui n'auraient pas été abandonnés ou bouchés adéquatement et qui y sont peut-être reliés par une faille naturelle. Ces risques existent toujours.

L'Alberta est bien plus avancée que d'autres régions dans le domaine de la planification et de la gestion de ces risques. Nous en avons été témoins. Je crois que la Colombie-Britannique a aussi adopté d'excellents règlements et renforcé la surveillance des activités de fracturation qui risquent de déclencher une activité séismique. Oui, cette méthode pose des risques, mais je crois que si cela vous préoccupe, vous trouverez de nombreux experts prêts à vous convaincre en quelques mots que ces risques sont bien gérés.

Le sénateur Eggleton : Si je comprends bien, une grande part de ce risque est liée à la méthode d'élimination de l'eau. Par exemple, le système utilisé en Oklahoma ces dernières années semble avoir causé plusieurs tremblements de terre à cause de l'injection de l'eau à un certain niveau. C'est cela? Utilisons-nous ce système chez nous? Nous n'utilisons pas ce type de système ici?

M. Ferguson : Non, nous l'utilisons ici également. Toute la différence réside dans la planification et dans l'histoire de la région. En Oklahoma, on a pendant très, très longtemps abandonné des puits de manière inadéquate et l'on a peut-être, ou pas, fixé des règlements exigeant de vérifier où se trouvent certains de ces puits.

So as you pressure up a formation with a frack job, you are introducing a pressure hydrologically that has to find an avenue somewhere. If there is an easy avenue to another fault, it will go there naturally. That's the law of nature.

The opportunities in Canada, we have in my view a much more robust regulatory system and a longer history of monitoring and understanding and tracking where all these activities have been in the past, better planning that takes place around location, and the permitting process for depth and pressuring, and a lot more oversight I think.

The Chair: Mr. Ferguson, we'd like to thank you for sharing your thoughts. As you can see, the members participated very actively.

I would like to thank Kevin for having been our clerk today. But I would like to tell the steering committee members — Senator Unger, Senator MacDonald — that we will meet with Dan to talk about future meetings.

Tomorrow evening we will be hearing from Bruce Campbell, Visiting Fellow of the Faculty of Law, University of Ottawa; and Theresa McClenaghan, Executive Director and Counsel for the Canadian Environmental Law Association. And the honourable deputy chair will be chairing the meeting tomorrow. Thank you very much.

(The committee adjourned.)

Alors quand vous appliquez de la pression hydraulique dans un puits à la suite de la fracturation, cette eau doit trouver une sortie quelque part. S'il existe une voie facile vers une autre faille, elle s'y acheminera tout naturellement. C'est la loi de la nature.

Au Canada, nous avons un régime de réglementation bien plus solide et nous surveillons depuis beaucoup plus longtemps ces activités pour comprendre ce qui s'est passé; la planification des activités à chaque endroit est meilleure; le processus de délivrance des autorisations liées à la profondeur et à la fracturation et la surveillance sont beaucoup plus strictes, je crois.

Le président : Monsieur Ferguson, nous tenons à vous remercier d'être venu nous présenter ces observations. Comme vous l'avez constaté, les membres du comité ont participé très activement.

Je remercie Kevin d'avoir assumé le rôle de greffier aujourd'hui. Mais je tiens à indiquer aux membres du comité directeur — la sénatrice Unger, le sénateur MacDonald — que nous allons rencontrer Dan pour discuter des séances futures.

Demain soir nous entendrons Bruce Campbell, collaborateur émérite de la faculté de droit de l'Université d'Ottawa, et Theresa McClenaghan, directrice exécutive et avocate de l'Association canadienne du droit de l'environnement. De plus, l'honorable vice-président dirigera la séance de demain. Merci beaucoup.

(Le comité s'ajourne.)

OTTAWA, Wednesday, May 11, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7 p.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, today the committee is continuing its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the east and west coasts of Canada.

Our first witness today is Theresa McClenaghan, Executive Director and Counsel, Canadian Environmental Law Association. Ms. McClenaghan, please begin your presentation, and afterwards the senators will have questions for you.

Theresa McClenaghan, Executive Director and Counsel, Canadian Environmental Law Association: Thank you very much for inviting the Canadian Environmental Law Association to

---

OTTAWA, le mercredi 11 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 19 heures pour étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes atlantique et pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, le comité poursuit aujourd'hui son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes atlantique et pacifique du Canada.

Notre premier témoin aujourd'hui est Theresa McClenaghan, directrice générale et conseillère juridique, Association canadienne du droit de l'environnement. Madame McClenaghan, veuillez commencer votre présentation, après quoi les sénateurs auront des questions à vous poser.

Theresa McClenaghan, directrice générale et conseillère juridique, Association canadienne du droit de l'environnement : Merci beaucoup d'avoir invité l'Association canadienne du droit

appear in front of you tonight. I am the executive director and counsel with the Canadian Environmental Law Association, to which I will refer to as CELA.

CELA is a 46 year old, nationally incorporated, not-for-profit environmental clinic. We are also an Ontario specialty legal aid clinic. We use and advance environmental law to protect people and the environment.

There are three topics I would like to address this evening. The first is major energy projects environmental assessment, the second is pipeline liability for spills and the third is public participation in major energy project licensing and approvals processes.

First, with respect to environmental assessment, environmental assessment should be, at its heart, all about social license, which is the topic you are studying here tonight. If it's done well, environmental assessment helps to determine that the positive impacts and benefits of a project, proposal or set of activities outweigh the negative or adverse impacts on the environment, health and socio-economic well-being of the affected region and people, a\nd it ensures that the best option that advances sustainability is the one that's pursued.

Recently, Bob Gibson, Meinhard Doelle and John Sinclair published a very good paper stating that Canada needs to move to next-generation environmental assessment.

There are some key aspects to environmental assessment that I would like to mention tonight because they are often not adequately considered under the present processes of environmental assessment in Canada. If you're asking the question about the lack of social licence for projects, I dare say it would be because of people's concerns, in part, around some of these issues.

One of those is the question of need for a particular project. This is a fundamental question that asks: Is the project needed? Projects are not isolated. If the project need is not strongly demonstrated, there is little reason to even proceed to considering adverse or positive impacts.

The definition of need is itself an important question and all too often the question is asked — if it is asked at all — in terms of the proponent's definition of its desire for a particular project, and from the perspective of the public that amounts to a tautology. What the public and NGOs like my organization expect is an objective evaluation as to whether the particular project itself is needed. For example, are there other resources elsewhere that would fill the need?

de l'environnement à comparaître devant vous ce soir. Je suis la directrice générale et conseillère juridique de l'Association canadienne du droit de l'environnement, que j'appellerai l'ACDE.

L'ACDE a 46 ans, c'est une clinique environnementale à but non lucratif qui est incorporée au niveau national. Nous sommes également une consultation juridique financée par Aide juridique Ontario. Nous appliquons et promouvons le droit de l'environnement pour protéger les populations et l'environnement.

Je voudrais aborder trois sujets avec vous ce soir. Le premier concerne l'évaluation environnementale des grands projets énergétiques, le second la responsabilité des pipelines en cas de déversements et le troisième, la participation du public au processus d'approbation et d'octroi des permis pour les grands projets énergétiques.

Premièrement, pour ce qui est de l'évaluation environnementale, et ce qu'elle devrait être, l'élément central est celui de l'acceptabilité sociale, qui forme le sujet de notre étude de ce soir. Une évaluation environnementale bien menée aide à déterminer si l'incidence positive et les avantages découlant du projet, de la proposition ou de l'ensemble d'activités concernés, font plus que contrebalancer son incidence négative ou ses désavantages eu égard à l'impact sur l'environnement, à la santé et au bien-être socio-économique des populations et de la région concernées, et si c'est l'option la plus à même de promouvoir la durabilité, qui a été retenue.

Dernièrement, Bob Gibson, Meinhard Doelle et John Sinclair ont publié un excellent article montrant que le Canada doit passer à un mode d'évaluation environnementale de la prochaine génération.

Je voudrais mentionner certains aspects fondamentaux de l'évaluation environnementale parce qu'ils ne reçoivent pas l'attention qu'ils méritent bien souvent dans le cadre actuel de l'évaluation environnementale au Canada. Si vous posez la question du manque d'acceptabilité sociale des projets, c'est en partie, à n'en pas douter, parce que ces questions-là préoccupent les gens.

L'une de ces questions consiste à se demander si l'on a besoin du projet concerné. C'est une question fondamentale : a-t-on besoin de ce projet? Les projets ne sont pas isolés. Si le besoin du projet n'est pas clairement démontré, on n'a guère de raison d'aller plus loin et de se demander s'il aura une incidence positive ou négative.

La définition du besoin est elle-même un élément fondamental et, trop souvent, on ne se pose cette question — lorsqu'on se la pose — qu'en partant de la définition que donne l'auteur de la proposition de son désir de réaliser un projet particulier, et du point de vue du public cela équivaut à une tautologie. Ce qu'attend le public, ainsi que les ONG du genre de mon organisation, c'est une évaluation objective de l'utilité du projet en question. Par exemple, y a-t-il d'autres ressources qui permettraient de répondre aux mêmes besoins?

Another question that is not often asked sufficiently is: What are the alternatives to the project? This question asks if there are other ways to achieve the end goal of the project. For example, in the case of obtaining the energy services from crude oil, the question would be, what other options might exist to obtain those heating or transportation services?

We advocate considering those options broadly in that way, and considering the impacts and benefits in the context of the precautionary principle of intergenerational equity, full life-cycle analysis of the impacts of alternatives and long-term sustainability. Contrary to expectations like this from the public, for example, the availability of renewables was not included in the Joint Review Panel review of the Northern Gateway Pipeline proposal.

Another question that is often confused with alternatives to is the question of alternative methods. That question allows for the comparison among different modes of transportation. It's not a substitute for alternatives to, but it does compare different ways of carrying out the project and asking which ones would have the most benefit and the least impact.

We've also seen a lot of controversy around descriptions of the project. In particular, if the project is defined in too limited a way, then the public is frustrated because they don't see an assessment that examines the kinds of issues they think should be examined. To use a non-pipeline example, I was recently involved in a project near the Great Lakes, but the Great Lakes were not defined as the subject area.

There is quite a bit of conflict in these cases over the factors to be assessed. If the terms of reference don't include the types of factors that the public expects to be assessed in an environmental assessment, then the process loses credibility with the public. For example, in some of the pipeline projects, there is advocacy to include both upstream and downstream impacts of the project on climate change. To this point, neither of those types of questions have been asked.

Similarly, in examining adverse effects, there is consideration of issues like mitigation and adaptive management, and our concern is that those types of concepts have been used in ways that result in approval of projects that still have uncertain risks and impacts, with resulting vague promises to monitor and see whether those impacts are manifested. The ability to impose terms and conditions to mitigate impacts is not an excuse for avoiding a precautionary approach or an approach that ensures intergenerational equity, but that doesn't always happen.

We are also concerned about incomplete assessment of cumulative impacts, and related to that, many of us are advocating the need for strategic-level reviews of the impacts of

Une autre question qui n'est pas assez fréquemment posée : quelles sont les alternatives au projet? Il s'agit de savoir s'il y a d'autres moyens d'obtenir les résultats que se propose d'atteindre le projet. Par exemple, lorsque c'est le pétrole brut qui doit répondre aux besoins énergétiques, on doit se demander si on ne peut pas envisager d'autres options pour répondre aux besoins en matière de chauffage et de transport?

Nous préconisons un large examen des options existantes en prenant en considération l'impact et les avantages éventuels tout en tenant compte du principe de précaution relatif à l'équité intergénérationnelle, de l'analyse de cycle de vie complet des impacts, des solutions de remplacement et de la durabilité à long terme. Dans le cadre de l'examen de la commission d'examen conjoint de la proposition relative à l'oléoduc de Northern Gateway, par exemple, il n'a pas été tenu compte de la possibilité d'utiliser des énergies renouvelables pour répondre à ce genre d'exigence du public.

On confond souvent aussi la question des énergies alternatives et la question des méthodes alternatives. Il s'agit de comparer les différents modes de transport. Ce n'est pas un substitut aux énergies alternatives, mais cela permet de comparer différents modes d'exécution du projet et de voir lequel offre le plus d'avantages et a le moins d'impact.

Les descriptions du projet ont aussi suscité beaucoup de controverse. En particulier, si l'on définit le projet trop étroitement, cela frustre le public parce qu'il ne peut pas bénéficier d'une évaluation qui tienne compte des problèmes dont il exige l'examen. Pour prendre un exemple qui ne concerne pas les pipelines, je me suis occupée récemment d'un projet près des Grands Lacs, mais les Grands Lacs en tant que tels n'entraient pas dans la thématique du projet.

Dans des cas de ce genre, il y a pas mal de conflits concernant les facteurs à évaluer. Si le mandat n'inclut pas le type de facteurs que le public entend soumettre à l'évaluation environnementale, alors le processus perd sa crédibilité auprès du public. Par exemple, dans certains des projets de pipeline, on a préconisé la prise en compte des impacts en aval et en amont du projet sur le changement climatique. Jusqu'ici, ce genre de questions n'avait pas été posé.

De même, lorsqu'on examine les effets négatifs, on prend en considération les aspects liés à l'atténuation et à la gestion adaptée, et ce qui nous tracasse, c'est que l'on a utilisé ces concepts de telle manière qu'il a été possible d'adopter des projets dont les risques et les impacts sont mal connus, sous couvert de vagues promesses de surveiller la situation pour voir si ces impacts se manifestent. La possibilité d'imposer des conditions visant à atténuer l'impact n'est pas une excuse pour se dispenser de suivre l'approche fondée sur le principe de précaution ou la nécessité d'assurer l'équité intergénérationnelle, mais c'est pourtant parfois le cas.

Nous sommes également préoccupés par le fait que l'impact cumulatif n'est pas toujours pleinement évalué, ce qui amène nombre d'entre nous à préconiser la réalisation d'un examen au

projects. For example, Dr. Gibson of the University of Waterloo, who I mentioned earlier, has outlined an approach that would pursue a tiered system, starting with regional environmental assessment, then strategic and then, finally, project-specific environmental assessment. Otherwise, what is happening is we have project-by-project evaluation, and we don't ever get to the point where the public or the environmental community feel that cumulative impacts are really being truly considered.

There is also a concern around accident risk. In particular, recent Federal Court of Appeal jurisprudence in the non-pipeline context that I've been involved in has resulted in what we think is a significant shortcoming of the CEAA in connection with evaluating accident risks. We think amendments are needed to ensure that the effects of worst-case scenarios are evaluated in accident situations, especially if there is potential for highly adverse long-term or irreversible harm, even if the accidents are deemed improbable.

There has also been a concern in recent years about the identity of the decision maker. More responsibility in major energy project environmental assessments has shifted to the National Energy Board and the Canadian Nuclear Safety Commission, respectively, who are also the licensing bodies for those projects. Concerns of the public and us, as intervenors, have arisen about objectivity, independence, the potential for regulatory capture and the potential that environmental assessment concerns are minimized in favour of technical licensing matters, with which they are long familiar.

The last point on environmental assessment that I want to make is about public participation. Meaningful participation by Aboriginal indigenous communities, the general public and stakeholders is required at every single stage. It requires upfront notice, timely access to documents, appropriate comment periods, adequate funding to participate, use of nontechnical language and diverse consultation techniques.

The next point I wanted to address more briefly is that of pipeline liability. We care about that because while liability provisions can't prevent all of the potential damage to ecosystems, to people and to property, they are nevertheless an important consideration and we think help generate appropriate care.

Last year there were amendments by way of a bill called the Pipeline Safety Act, Bill C-46, which was passed and received Royal Assent and takes effect next month, in June 2016. This bill amended the National Energy Board Act and the Canada Oil and Gas Operations Act.

niveau stratégique des impacts des projets. Par exemple, M. Gibson de l'Université de Waterloo, dont j'ai parlé plutôt, a ébauché une méthode reposant sur un système en plusieurs étapes, qui commence par une évaluation environnementale au niveau régional, puis stratégique et, enfin, au niveau spécifique du projet. Faute de quoi, on a une évaluation projet par projet, qui ne donne jamais au public ou à la communauté de l'environnement l'impression que l'on a vraiment pris en considération les impacts cumulatifs.

Autre source de préoccupation, le risque d'accident. En particulier, une jurisprudence récente de la Cour d'appel fédérale, dans un contexte autre que celui des pipelines dont j'ai eu à m'occuper, a eu pour effet de créer une faille importante dans l'ACEE pour ce qui est de l'évaluation des risques d'accidents. Nous estimons qu'il faudra apporter des amendements pour s'assurer que les effets des scénarios catastrophes sont pris en considération dans l'évaluation des situations d'accident, surtout si les dommages causés peuvent être fortement délétères à long terme ou irréversibles, quand bien même le risque d'accident semble peu probable.

Ces dernières années, on se préoccupe également de l'identité du décisionnaire. Il y a eu un transfert de responsabilité dans les grands projets énergétiques en matière d'évaluation environnementale au profit de l'Office national de l'énergie et de la Commission canadienne de sûreté nucléaire, qui sont également les organismes d'accréditation pour ces projets. Le public et nous-mêmes, en qualité d'intervenants, y voyons un danger en ce qui concerne l'objectivité, l'indépendance, le risque de détournement de la réglementation, et le risque que les considérations environnementales soient éclipsées par les questions techniques touchant la délivrance des permis, qui sont davantage dans leurs cordes.

Mon dernier point sur l'évaluation environnementale concerne la participation active des communautés autochtones et locales, du grand public et des parties prenantes, indispensable à chaque étape du processus. Cela suppose la notification préalable, l'accès aux documents en temps utile, des délais de réponse appropriés, un financement adéquat de la participation, l'emploi d'un langage non technique et diverses techniques de consultation.

Je voudrais parler brièvement aussi de la responsabilité du pipeline. Le sujet nous intéresse parce que même si les dispositions en matière de responsabilité ne peuvent mettre les écosystèmes complètement à l'abri de dommages éventuels, au détriment des personnes et de la propriété, elles constituent malgré tout un élément important et encouragent, selon nous, à prendre les précautions nécessaires.

L'an dernier, des amendements ont été apportés à ces dispositions au moyen du projet de loi sur la sûreté des pipelines, le projet de loi C-46, qui a été adopté et a reçu la sanction royale, et qui entre en vigueur le mois prochain, en juin 2016. Ce projet de loi modifiait la Loi sur l'Office national de l'énergie et la Loi sur les opérations pétrolières au Canada.

CELA, my organization, takes an interest in liability provisions. Some of the provision CELA was looking for were included, such as express recognition of the polluter pays principle as the basis for the liability provisions. It also expressly stated that pipeline operators are now subject to unlimited liability if they are at fault or negligent. Similarly, if shipper suppliers or contractors are at fault or negligent, there is unlimited liability. These are important provisions that we support.

There is also recourse by government against the pipeline carrier or at-fault party in various pieces of the statute and provision to increase resources available by way of pooling of funds.

Third party claims for damages can be made. There is provision for interim awards to third parties which can be a very important factor.

Regardless of fault or negligence, there is absolute liability to a specified minimum level, as well as minimum insurance or financial assurance requirements for operators authorized to ship over 250,000 barrels a day in one or more pipelines. The minimum absolute liability and financial assurance they have to provide is $1 billion. The National Energy Board may specify a greater amount for a particular project or operator.

We think there could be further improvements to the liability regime, however. One issue is the sufficiency of that minimum insurance or financial assurance provision. It is important to have an absolute liability provision. We think the minimum insurance requirement should be increased given the kinds of impacts we've seen on certain accidents in the past.

We also think that there should be consideration to increase those amounts because of something called non-use value — in other words, damages to the ecosystem. In that case, the non-use value can be the kind of thing that is covered by the absolute liability, but the government claims and the actual property damage rank in preference to the non-use liability. We don't object to that preference, but we do think that if we didn't increase the minimum insurance, you might never have any funds left for the ecosystem damages.

The last item on pipeline liability that I'll mention is that it doesn't include risk rating as a factor in deciding what amount of financial assurance or insurance to provide. For example, the potential for environmental damage, the type of location and the accident history are the kinds of things that should be considered in addition to the type of material being shipped. At the moment,

L'ACDE, mon organisation, s'intéresse aux clauses de responsabilité. Certaines des dispositions que l'ACDE souhaitait voir adopter l'ont été, notamment la reconnaissance explicite du principe pollueur-payeur comme fondement des clauses de responsabilité. Il est maintenant dit expressément que les opérateurs d'oléoducs se voient maintenant appliquer la clause de responsabilité illimitée en cas de faute ou de négligence. De même, en cas de faute ou de négligence, de la part de l'expéditeur, du fournisseur ou de l'entrepreneur, leur responsabilité est illimitée. Ce sont là d'importantes dispositions que nous appuyons.

Le gouvernement dispose également de recours contre le pipeline ou la partie en faute en vertu de diverses dispositions de la loi et une clause lui permet d'augmenter ses ressources en mettant en commun divers fonds.

Les tiers peuvent engager des poursuites en dommages. Autre facteur potentiellement très important, une disposition prévoit le paiement d'indemnités provisoires aux tiers.

Indépendamment de la faute ou négligence, la responsabilité absolue de l'opérateur est engagée jusqu'à un niveau minimum spécifié, de même que des exigences minimales en matière d'assurance et d'assurance financière s'appliquent aux opérateurs qui sont autorisés à expédier plus de 250 000 barils par jour dans un ou plusieurs pipelines. Le montant minimum en matière de responsabilité absolue et d'assurance financière qu'ils aient à fournir est de 1 milliard de dollars. L'Office national de l'énergie peut établir un montant supérieur pour un projet ou un opérateur particulier.

Nous estimons toutefois que le régime de responsabilité pourrait encore être amélioré. En particulier sur la question du montant minimum prévu dans la disposition sur l'assurance ou l'assurance financière, jugé insuffisant. Il est important d'avoir une clause de responsabilité absolue. Nous pensons que le montant minimum devrait être fixé à un niveau plus élevé compte tenu de l'impact qu'ont eu certains accidents par le passé.

Nous pensons également que l'on devrait envisager d'augmenter ces montants en raison de ce qu'on appelle la valeur de non-usage — autrement dit, les dommages causés à l'écosystème. Dans ce cas, la valeur de non-usage peut être le genre de choses que couvre la responsabilité absolue, mais les réclamations du gouvernement et les dommages réels à la propriété ont priorité sur la responsabilité associée au non-usage. Nous ne contestons pas cette priorité, mais nous pensons que si l'on n'augmente pas le montant minimum de l'assurance, il risque de ne jamais y avoir de fonds disponibles pour couvrir les dommages environnementaux.

Le dernier point en matière de responsabilité du pipeline que je mentionnerai, c'est qu'il n'inclut pas une classification des risques comme facteur dans la détermination du montant de l'assurance de l'assurance financière à prévoir. Il faudrait par exemple tenir compte du risque de dommages environnementaux, du type d'emplacement et des antécédents en matière d'accidents outre le

as I mentioned, the only factor is the volume. If it's over 250,000 barrels a day, it's a billion or more; otherwise, it's to be set by separate regulation.

The last item I wanted to deal with is public participation in major energy project processes. Earlier I mentioned the importance of robust public participation in environmental assessment matters. A particular issue has arisen because of amendments to the Canadian Environmental Assessment Act in recent years. This is a provision in section 43 of the act as it now stands about affording participation rights to interested parties.

In particular, in section 2 of the act now, it says that either the responsible authority or the review panel has the obligation to determine in their opinion whether or not the person who wants to participate in the process is an interested party; whether they are directly affected by the carrying out of the designated project; or if the person has relevant information or expertise.

Our concern is that the way that that has been interpreted, in particular by the National Energy Board, has narrowed the participation in the hearings, and unduly narrowed it. In our submission, we and other NGOs and members of the public argue that all Canadians are directly affected by the decisions of the major energy regulators such as the National Energy Board. We would also argue that having a highly engaged public and large numbers of people wishing to weigh in on tribunal decisions is a very excellent problem to have compared to past decades when we had the National Energy Board toiling away largely in obscurity.

We also think it's important to note that an engaged public is a necessary counterbalance to the potential for regulatory capture and to the potential loss of independence that can arise if the same voices appear in front of the tribunal repeatedly, particularly if they are predominated by the regulated industry.

I'd be remiss if I didn't also refer to the separate rights of indigenous peoples and the need to respect constitutional, Aboriginal and treaty rights, duties to consult, inherent rights such as self-government and Canada's recent commitment to the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples, none of which I am addressing this evening.

To wrap up, I think we have the backbone of excellent environmental decision making in Canada with the promise of good environmental assessment, strong liability regimes and a culture of public engagement. Unfortunately at present, in my opinion, these promises are not being met, and the public has been enormously disappointed by their recent experience of decision-making processes under the Canadian Environmental

type de marchandise transportée. À l'heure actuelle, comme je l'ai dit, le seul facteur, c'est le volume. Si c'est plus de 250 000 barils par jour, c'est 1 milliard ou plus; autrement le montant est fixé par une disposition réglementaire distincte.

Le dernier point que je souhaitais aborder concerne la participation du public dans les processus relatifs aux grands projets énergétiques. J'ai parlé plus tôt de l'importance d'une vigoureuse participation du public à l'évaluation environnementale. Les modifications à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale ont soulevé un problème particulier ces dernières années. Il s'agit d'une disposition figurant à l'article 43 de la loi actuellement en vigueur relative à l'octroi de droits de participation aux parties intéressées.

En particulier, il est dit à l'article 2 de la loi que soit l'autorité responsable soit le comité d'examen est tenu de déterminer si, à leur avis, la personne qui souhaite participer au processus est une partie intéressée; si elle est directement affectée par l'exécution du projet envisagé; ou si elle est en possession d'une information ou d'une expertise pertinente.

Ce qui nous préoccupe, c'est que l'interprétation qui en a été donnée, en particulier par l'Office national de l'énergie, tend à restreindre indûment la participation aux auditions. Dans notre soumission, nous et d'autres ONG et membres du public soutenons que tous les Canadiens sont directement affectés par les décisions des autorités de réglementation des grands projets énergétiques comme l'Office national de l'énergie. Nous sommes également d'avis qu'un public intervenant activement et la participation de nombreuses personnes souhaitant peser sur les décisions du tribunal représentent un problème qu'on doit se féliciter d'avoir par comparaison aux décennies passées où les travaux de l'Office national de l'énergie se déroulaient la plupart du temps dans l'obscurité.

Nous jugeons important de souligner qu'un public engagé offre le contrepoids nécessaire au risque de contournement du règlement et de perte de l'indépendance que peut présenter le fait que les mêmes voix se fassent constamment entendre devant le tribunal, en particulier si domine parmi elles celle de l'industrie réglementée.

Je m'en voudrais de ne pas faire référence également aux droits distincts des peuples autochtones et à la nécessité de respecter les droits constitutionnels, les droits ancestraux et les droits issus de traités, l'obligation de consultation, les droits inhérents tels que le droit de s'auto administrer et l'engagement récent du Canada en faveur de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, dont je ne parle pas ici.

Pour résumer, nous avons, je pense, le canevas d'un excellent processus de décision concernant l'environnement au Canada qui promet une bonne évaluation environnementale, un régime de responsabilité robuste et une culture d'engagement public. Malheureusement, pour le moment, à mon avis, ces promesses ne sont pas tenues, et le public est profondément déçu par sa récente expérience du processus de prise de décision en vertu de la

Assessment Act and elsewhere. The comments I have provided point to some of the areas where there are higher expectations for better processes and better decision making.

Thank you. I would be happy to attempt to answer any questions you may have.

The Deputy Chair: Thank you very much for your presentation. We'll go first to Senator Unger.

Senator Unger: Thank you for your presentation. It was very interesting.

I know that many environmental organizations are opposed to anything that prolongs or encourages technological or economic dependence, say, on fossil fuels. Is that really the position of your organization? Do you just oppose anything that continues fossil fuel exploration, development and use?

Ms. McClenaghan: We haven't taken any express position to that effect. Our interest is for environmental assessment decision making that takes into account all of the impacts of a project and an intergenerational perspective.

Having said that, we would absolutely agree that the issues that we face globally from climate change are of the utmost urgency, and we strongly support transition to a renewable energy system in Canada.

Senator Unger: But you acknowledge that we're not anywhere close to that at this point in time?

Ms. McClenaghan: Absolutely. We would have to accelerate the rate at which we are finding new solutions for various needs, as I mentioned. For example, heating or transportation are two big needs where right now we rely heavily on fossil fuels. We can get there, but we have a long way to go and we have a lot of work to do. We have to accelerate our efforts. We have to put a big investment in new technology and advance the rate of change through all the means at our disposal.

Recently, someone in the U.S. media used the phrase "it needs to be like a moon shot." The kind of effort that was put into getting humanity to the moon in the 1960s is the kind of effort we need to transition to a fully sustainable energy future.

Senator Unger: In the meantime, I always find it ironic that people who oppose the hydrocarbon industry don't hesitate to hop onto jets and get in their cars and go from location to location, all the while consuming byproducts of this industry, probably most of which they never think about.

Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, et ailleurs également. J'ai signalé dans les commentaires les domaines dans lesquels le public attend des améliorations en matière de processus et de prise de décision.

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre aux questions que vous souhaiteriez me poser.

Le vice-président : Merci beaucoup pour votre présentation. Nous entendrons d'abord la sénatrice Unger.

La sénatrice Unger : Merci pour votre présentation. C'était très intéressant.

Je sais que de nombreuses organisations environnementales sont contre tout ce qui peut prolonger ou encourager la dépendance technologique ou économique à l'égard, disons, des combustibles fossiles. Est-ce réellement la position de votre organisation? Êtes-vous contre tout ce qui perpétue l'exploration, la mise en valeur et l'utilisation des combustibles fossiles?

Mme McClenaghan : Nous n'avons pas pris expressément une telle position. Nous sommes partisans d'une prise de décision en matière d'évaluation environnementale qui tienne compte de tous les impacts d'un projet dans une perspective intergénérationnelle.

Cela dit, nous sommes tout à fait d'accord pour dire que les questions que pose le changement climatique à l'échelle mondiale sont de la plus grande urgence, et que nous sommes vigoureusement partisans d'une transition vers un système reposant sur les énergies renouvelables au Canada.

La sénatrice Unger : Mais, vous reconnaissez que nous ne sommes pas, tant s'en faut, sur le point d'y parvenir?

Mme McClenaghan : Tout à fait. Il nous faudrait accélérer le rythme d'adoption de nouvelles solutions pour les différents besoins, comme je l'ai dit. Par exemple, dans le domaine du chauffage ou des transports où les besoins sont très importants, nous sommes aujourd'hui largement tributaires des combustibles fossiles. Nous pouvons atteindre l'objectif, mais nous en sommes encore éloignés et il y a encore beaucoup de travail à faire. Nous devons accélérer nos efforts. Il nous faut consacrer de gros investissements aux nouvelles technologies et accélérer le rythme de changement par tous les moyens à notre disposition.

Quelqu'un aux États-Unis, a employé cette expression dans les médias récemment, « c'est comme si on se lançait à la conquête de la Lune. » Le genre d'effort qui a été fait pour permettre à l'humanité d'aller sur la Lune dans les années 1960 est le genre d'effort qu'il faudra pour assurer la transition vers un avenir énergétique réellement durable.

La sénatrice Unger : En attendant, j'ai toujours trouvé ironique que ceux qui sont contre l'industrie des hydrocarbures n'hésitent pas à prendre l'avion ou la voiture pour se déplacer, ni à consommer les produits dérivés de cette industrie, sans jamais même y penser la plupart du temps.

But, as you stated, we are studying the development of a strategy to facilitate the transportation of crude oil to eastern refineries where they very much would like the business because of the creation of jobs, mainly, and ports on the West Coast. Do you think it's possible to successfully develop such a strategy?

Ms. McClenaghan: The questions I would want to see asked are whether new projects are needed, for one thing, and whether the impacts of the projects are being considered broadly, as I mentioned.

I don't know the answer to that question about whether a strategy for additional transportation to the East Coast can be achieved. The current indications are dim, because the processes to this point have really disappointed the people who are looking closely at the project in terms of the general public.

Senator Unger: You start off talking about need. I'm from Alberta, as I told you earlier, and Alberta owns its natural resources. As you know, having been born in the southern part of Saskatchewan, which is also landlocked as Alberta is, we need to be able to get our resources to tidewater. We need the revenue that comes from that. We need the jobs that are created from that product. My last question is this: Why do your needs or the needs of this organization that you associate yourself trump our needs?

Ms. McClenaghan: Nothing I've said has said that anybody's needs trump anybody else's. The point about environmental assessment is that you take into account the benefits and impacts to everyone affected. In terms of Alberta, there is very interesting work underway to diversify the economy and to increase the proportion of renewables, just as there is all across the country and as there is globally.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Ms. McClenaghan, do you understand French? Do you need interpretation? I will speak slowly. I want to begin by thanking you for your presentation.

I spent 10 years with the Government of Quebec as a senior executive at the department of the environment. I participated in seven or eight environmental studies conducted by the Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Over the past few years, I have noticed that environmental study projects have been looking more like political battlefields than exchanges of information and dialogue between Canadians who are concerned by those projects and those who promote them. Over the past few months — and I am thinking of the Energy East Pipeline project — social acceptability has become something of a promotional vehicle for people. I echo the comments of my colleague, Senator Unger. That social acceptability has become a

Mais, comme vous l'avez dit, nous réfléchissons à l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada où l'on souhaite vivement bénéficier de cette activité parce qu'elle permet de créer des emplois, en premier lieu, et vers les ports sur la côte pacifique. Pensez-vous que les efforts visant à élaborer cette stratégie seront couronnés de succès?

Mme McClenaghan : Les questions que je souhaiterais entendre poser sont celles-ci : les projets sont-ils nécessaires, d'une part, et est-ce que l'on examine l'impact de ces projets dans une perspective ample, comme je l'ai dit.

Je n'ai pas de réponse à la question de savoir si l'on pourra élaborer une stratégie visant à améliorer les transports vers la côte atlantique. Les résultats obtenus jusqu'ici ont beaucoup déçu les personnes qui examinent de près le projet dans l'optique du grand public, ce qui ne porte pas à l'optimisme.

La sénatrice Unger : Vous avez commencé par parler des besoins. Je suis de l'Alberta, comme je vous l'ai dit plus tôt, et l'Alberta possède ses propres ressources naturelles. Comme vous le savez, puisque vous êtes née dans le sud de la Saskatchewan, qui est enclavée tout comme l'Alberta, nous devons pouvoir transporter nos ressources jusqu'à un terminal maritime. Nous avons besoin des revenus que nous en tirons. Nous avons besoin des emplois que crée la mise en valeur de ce produit. Ma dernière question est la suivante : pourquoi vos besoins ou les besoins de l'organisation à laquelle vous êtes associé priment sur nos besoins?

Mme McClenaghan : Rien de ce que j'ai dit ne dit que les besoins des uns priment sur les besoins des autres. Tout l'intérêt de l'évaluation environnementale et qu'elle prend en compte les avantages et les impacts pour toutes les personnes concernées. Pour ce qui est de l'Alberta, il y a un travail intéressant en cours qui vise à diversifier l'économie, à accroître la proportion des énergies renouvelables, comme cela se fait partout ailleurs au pays et au niveau mondial.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Madame McClenaghan, comprenez-vous le français? Avez-vous besoin de l'interprétation? Je vais parler lentement. Tout d'abord, je tiens à vous remercier de votre exposé.

J'ai travaillé au gouvernement du Québec pendant 10 ans comme cadre supérieur au ministère de l'Environnement. J'ai participé à sept ou huit études environnementales menées par le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE). Au cours des dernières années, j'ai remarqué que les projets d'études environnementales devenaient davantage des champs de bataille politiques que des échanges d'information et des dialogues entre les citoyens qui sont préoccupés par ces projets et ceux qui en font la promotion. Au cours des derniers mois — et je pense au projet de l'oléoduc Énergie Est —, l'acceptabilité sociale est devenue une espèce de véhicule de promotion pour les gens. Je rejoins les commentaires de ma collègue, la sénatrice

promotional vehicle for those groups and enables them to oppose nearly anything related to the use of natural resources. I am not just talking about natural resources, but also about mining, which is generating controversy in Quebec. Anything to do with natural resources has become a social taboo, an economic taboo, as if we had to go back 2,000 years to chop wood, and so on.

Your group defends the values associated with environmental protection. Which groups are members of your organization? I am thinking of groups such as Greenpeace, David Suzuki's group or Mr. Guilbeault's group, Équiterre. Are they part of your association?

[*English*]

Ms. McClenaghan: CELA is an environmental legal clinic. We are funded by the Ontario legal aid plan to represent groups and clients who have concerns about processes, approvals and impacts, to participate in law reform and to participate in public legal education.

We do often partner and work with other environmental organizations like the David Suzuki Foundation, Greenpeace and others either on case work or law reform initiatives, but we are not a fundraising, membership-driven organization.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Can organizations such as the Quebec Mining Association or the Canadian Association of Petroleum Producers join your organization?

[*English*]

Ms. McClenaghan: The only members, per se, are the members of the board of directors. We would not represent for-profit corporations because it's contrary to our mandate.

That doesn't mean that we don't pay attention to what people are advocating. One of the things we do pay attention to, for example, is jobs for youth and employment opportunities. I very frequently advocate, as I did the day before yesterday at a project run by the Ontario Centre of Excellence, that in Ontario's cap-and-trade program, with an industrial strategy for use of the cap-and-trade funds, they need to be looking for opportunities for youth jobs.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: In 2016, how do you explain — in projects for developing resources such as oil, mines and forests — people with no knowledge of the projects immediately opposing their implementation? They use any means to oppose the projects, even in hearings. As an example, we held public meetings in Quebec on

Unger. Cette acceptabilité sociale est devenue un véhicule de promotion pour ces groupes et leur permet de s'opposer à presque tout ce qui est lié à l'utilisation des ressources naturelles. Je ne parle pas seulement des ressources naturelles, mais aussi de l'exploitation minière, qui suscite la controverse au Québec. Tout ce qui est ressources naturelles est devenu un tabou social, un tabou économique, comme s'il fallait revenir en arrière, il y a 2 000 ans, pour aller couper le bois, et ainsi de suite.

Votre groupe défend des valeurs associées à la protection de l'environnement. Quels sont les membres qui composent votre organisation? Je pense à des groupes comme Greenpeace, au groupe de David Suzuki ou au groupe de M. Guilbeault, d'Équiterre. Ces gens font-ils partie de votre association?

[*Traduction*]

Mme McClenaghan : L'ACDE est une clinique juridique environnementale. Nous sommes financés par Aide juridique Ontario pour représenter les groupes et les clients qui se sentent concernés par les processus, les autorisations et les impacts, pour participer à la réforme du droit et à l'éducation du public en matière juridique.

Nous travaillons souvent en partenariat et en collaboration avec d'autres organisations environnementales comme la Fondation David Suzuki, Greenpeace et d'autres aussi bien sur du travail social individualisé que sur des initiatives de réforme du droit, mais nous ne sommes pas une organisation visant à mobiliser des fonds ou à recruter des membres.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Des organisations comme l'Association minière du Québec ou l'Association canadienne des producteurs pétroliers peuvent-elles faire partie de votre organisation?

[*Traduction*]

Mme McClenaghan : Les seuls membres, en tant que tels, sont les membres du conseil d'administration. Nous ne représentons pas de société à but lucratif parce que notre mandat nous l'interdit.

Ce qui ne veut pas dire que nous ne nous soucions pas de ce que préconisent les gens. Nous faisons particulièrement attention, par exemple, aux emplois pour les jeunes et aux possibilités d'emploi. Je préconise souvent, comme je l'ai fait l'autre jour dans le cadre d'un projet géré par le centre d'excellence de l'Ontario, la prise en compte dans le programme d'échange de quotas de l'Ontario, avec une stratégie industrielle pour l'emploi des fonds provenant de ces échanges, des possibilités d'emploi pour les jeunes.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : En 2016, comment expliquez-vous — dans le cadre de projets d'exploitation des ressources comme le pétrole, les mines, les forêts — que des gens qui n'ont aucune connaissance des projets s'opposent immédiatement à leur mise en chantier? Ils utilisent tous les moyens pour s'opposer, même dans

the use of shale gas that resulted in very heated debates, where it was nearly impossible for the promoters to provide information or have a dialogue with the communities. Those little groups infiltrated the meetings, and it was impossible to engage in dialogue. What is your opinion of those so-called "green" groups infiltrating the meetings?

[*English*]

Ms. McClenaghan: I mentioned earlier in my remarks that there is an opinion within the environmental community and the environmental academic community that we need to move to next-generation environmental assessment — and this is, in part, in answer to your question — because what we've seen over the years is that the original promise of environmental assessment, as I mentioned, has not been met in people's eyes. As a result, they are skeptical about the processes. This is the reason that people then resort to whatever means they can pursue to have decisions made.

Years ago, in Ontario, we had something called the Intervenor Funding Project Act. Under that act, the public would form a group and apply for funding for expert witnesses, like hydro geologists and lawyers. They then obtained documentation about the project early on. The experts met each other to make sure they had a proper understanding of the proposal. It amounted to very stringent peer review. Any issues that could be resolved were resolved ahead of time, and then the hearing proceeded on whatever remained outstanding. I was involved in many of those hearings, and, in my opinion, people became very well informed through that process. The decisions that resulted were much better than the decisions that were going to be made if the public had not engaged. Unfortunately, what's happening now is that we have people without recourse to adequate resources for that type of assessment of impacts, access to the same level of expertise and legal counsel.

In addition, people are concerned because, even if serious issues are identified, all too often those issues are dismissed in the final reports of the joint review panels or the responsible authorities, as the case may be, on very flimsy analysis, if I may say so. Not always, but this often happens. So, again, the public then is left feeling very defeated by the official process.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: What is your assessment of the experience in Norway, which managed to turn oil development into a driver of economic development and collective wealth, helping it adopt social programs and provide its citizens with benefits? What is your take on the Norwegian experience?

le cadre d'audiences. À titre d'exemple, on a tenu des assemblées publiques au Québec sur l'utilisation du gaz de schiste qui ont fait l'objet de débats très houleux, où il était presque impossible pour les promoteurs de transmettre des renseignements ou d'entretenir un dialogue avec les communautés. Ces groupuscules s'étaient infiltrés dans ces réunions, et il était impossible d'engager un dialogue. Quel est votre point de vue sur cette situation, à savoir que ces groupuscules dits « écolos » se sont infiltrés dans les réunions?

[*Traduction*]

Mme McClenaghan : J'ai signalé plus tôt dans mes observations que selon un certain courant de pensée dans la communauté environnementale et parmi les chercheurs dans ce domaine, il conviendrait de passer à la génération suivante de l'évaluation environnementale — et cela répond en partie votre question — parce que le public a constaté au fil des ans que l'évaluation environnementale ne tenait pas ses promesses. D'où leur scepticisme à l'égard du processus. C'est la raison pour laquelle les gens cherchent par tous les moyens à obtenir que des décisions soient prises.

Il y a des années, en Ontario, nous avions ce qui s'appelait la Loi sur le projet d'aide financière aux intervenants. En vertu de cette loi, des membres du public pouvaient former un groupe et demander un financement pour avoir des témoins experts, comme des hydrogéologues et des avocats. Ils pouvaient obtenir de la documentation sur le projet dès le début. Les experts se rencontraient pour s'assurer qu'ils comprenaient bien la proposition. Ce qui équivalait à un examen collégial très strict. Les problèmes qui pouvaient être réglés étaient réglés d'emblée, après quoi les auditions traitaient des questions restées en suspens. J'ai participé à de nombreuses auditions de ce genre et, à mon avis, les gens étaient très bien informés dans le cadre de ce processus. Les décisions qui en sortaient étaient bien meilleures que celles qui auraient été prises si le public n'avait pas été consulté. Malheureusement, ce qui se passe aujourd'hui, c'est que nous avons des gens qui n'ont pas les ressources suffisantes pour procéder à ce type d'évaluation d'impact, qui n'ont pas accès au même niveau d'expertise et de conseil juridique.

En outre, ce qui préoccupe les gens c'est que même lorsque des problèmes graves sont identifiés, ils sont bien souvent laissés de côté dans le rapport final de la commission d'examen conjoint ou des autorités responsables, selon le cas, sur la base d'une analyse des plus ténues, si j'ose dire. Ce n'est pas toujours le cas, mais c'est fréquent. De sorte que, de nouveau, le public a l'impression que le processus officiel joue contre lui.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Comment évaluez-vous l'expérience de la Norvège, qui a réussi à faire de l'exploitation pétrolière un moteur de développement économique et de richesse collective, ce qui lui permet aujourd'hui de se doter de programmes sociaux et d'offrir des avantages à ses citoyens? Comment qualifiez-vous l'expérience norvégienne?

[*English*]

Ms. McClenaghan: It's an important point because this question about distribution of benefits and distribution of impacts is an extremely important question to consider in environmental assessment. If the benefits are mainly falling to one set of parties and the detriment is mainly falling to another set of parties, you have a major inequity. Or, if the benefit is mainly falling to the current generation and the disadvantages are being left to impact future generations who have no say in the project, then, again, you have a major inequity.

I haven't looked at the Norwegian situation in terms of oil and gas, but I know that there have been differences, for example, between how some of the European countries have approached establishing renewable energy, and the acceptance of renewable energy is greater because of the distribution of benefits there.

Senator Eggleton: Thank you very much for being here.

We've had a few witnesses from the oil industry that have expressed concern about the federal government's announcement in January that it wanted to have an assessment of upstream greenhouse gas emissions during the review of the environmental assessment process. These witnesses have suggested that that move encroaches on provincial jurisdiction, and they said it may lead to eventual court challenge. What's your take on this?

Ms. McClenaghan: It may well lead to an eventual court challenge, but I think that the ultimate result would be that the federal government would be found to be within jurisdiction to include those impacts. The interprovincial pipelines are federal jurisdiction, and so consideration of all of the impacts of those projects is well within federal jurisdiction.

That being said, the Supreme Court, in various cases, has ruled that environment per se is not a federal versus a provincial matter and that both spheres have proper realms where they should exercise their jurisdiction, and even when you have something that is exclusively federal jurisdiction, there are still spheres where the province can and should exercise its jurisdiction to make sure that its water-taking permit regime is applied, for example, or other types of legislation.

We live in a federal country where municipal, federal, provincial and First Nations governments all have important roles to play. There's an interesting analogy to the Supreme Court's decision in the succession case, which you may remember. The court said in that case that all of the levels of government have an important role to play, so I don't think we get too far by just saying it's out of jurisdiction, end of story. The question is: Should the impacts be assessed?

[*Traduction*]

Mme McClenaghan : Il s'agit d'un point important parce que la question concernant la distribution des avantages et la distribution des impacts revêt une extrême importance dans le cadre de l'évaluation environnementale. Si les avantages vont pour l'essentiel à un groupe d'intéressés tandis qu'un autre groupe en subit tous les désagréments, le manque d'équité est flagrant. Ou, si les avantages vont pour l'essentiel à la génération présente tandis que les futures générations qui n'ont pas leur mot à dire dans le projet devront subir tous les inconvénients, de nouveau, le manque d'équité est flagrant.

Je n'ai pas examiné la situation norvégienne en termes de pétrole et de gaz, mais je sais qu'il existe des différences, par exemple dans la façon dont certains pays européens ont cherché à favoriser les énergies renouvelables, et que les énergies renouvelables y sont mieux acceptées en raison de la meilleure distribution des avantages.

Le sénateur Eggleton : Merci beaucoup de votre présence ici.

Nous avons eu plusieurs témoins de l'industrie pétrolière qui ont fait part de leurs préoccupations concernant l'annonce faite en janvier par le gouvernement fédéral qu'il voulait mettre en place une évaluation des émissions de gaz à effet de serre en amont dans le cadre de l'examen du processus d'évaluation environnementale. Selon ces témoins, cela constituerait un empiétement sur la juridiction provinciale, qui pourrait être contesté devant les tribunaux. Comment voyez-vous la chose?

Mme McClenaghan : L'affaire pourrait bien être portée devant les tribunaux, mais je crois qu'en fin de compte ceux-ci concluraient que l'examen de ces impacts relève de la compétence du gouvernement fédéral. Les pipelines interprovinciaux sont de compétence fédérale, et il en va donc de même de l'examen des impacts de ces projets.

Cela étant dit, la Cour suprême, dans diverses ces affaires, a conclu que l'environnement en tant que tel n'est pas une question de compétence fédérale ou provinciale et que chaque sphère a son rôle à jouer dans certains domaines, et que même dans les cas où une affaire relève exclusivement de la compétence fédérale, il reste des domaines où la province peut et doit exercer sa compétence pour s'assurer, par exemple, que son régime de permis de prélèvement d'eau, ou tout autre type de législation, est bien appliqué.

Nous vivons dans un pays fédéral où les gouvernements municipaux, fédéral, provinciaux et ceux des premières nations ont tous un rôle important à jouer. Il y a une analogie intéressante avec la décision de la Cour suprême dans l'affaire de la sécession, que vous avez peut-être en mémoire. La cour avait dit dans cette affaire que tous les niveaux de gouvernement ont un rôle important à jouer, donc je ne crois pas qu'on aille trop loin en disant seulement que cela ne relève pas de sa compétence, point final. La question, c'est : faut-il évaluer les impacts?

The other thing I would say is that there are provisions in both the federal and the provincial environmental assessment regimes, and most other pieces of environmental legislation, that do allow for accords or harmonization agreements or joint cooperation agreements, and we absolutely endorse that. There's no reason not to set up those agreements and pursue the dual assessments together.

Senator Eggleton: Secondly, the federal government has also announced in the last few days its agreement with the UN Declaration of the Rights of Indigenous Peoples. How do you think that changes this whole process of dealing with these pipelines?

Ms. McClenaghan: I think the change is extremely important from a point of view of indicating the will of the Canadian population and government to seriously engage with Aboriginal and indigenous peoples and their rights and not just to have processes that pay them lip service, if they even do that. That's one significant thing arising.

We already had a situation before that where we had constitutionally protected Aboriginal and treaty rights under section 35. We already had inherent rights of First Nations, particularly in Western Canada, in many cases, where there were unceded lands, but that's true in many places across the country. And we already have a long history of First Nations managing their land.

There have been examples of nation-to-nation or government-to-government agreements over the years, which have often gone very well, and we've had many cases where we've had negotiations about how there is going to be co-management of resources.

I think it's evolutionary, but also revolutionary, to have the official recognition of the UNDRIP.

Senator Eggleton: Finally, you've presented a letter to the Ontario Energy Board on the Energy East pipeline, indicating concerns about natural gas and the effects of the proposals on natural gas consumers. Can you elaborate on that, please?

Ms. McClenaghan: Yes. Our involvement in that project was by way of invitation of the Ontario Energy Board, which was asked by the Ontario minister of energy to advise the Province of Ontario as to the position it should take on that project.

I also am very engaged in the Low-Income Energy Network, and we are very concerned about access to energy and energy prices by rural and low-income Ontarians in particular.

In many cases, there isn't access to natural gas, so there was interesting analysis by economists for the Energy Board expressing concern that, if one of the lines is converted to

J'ajouterai qu'il existe des dispositions dans les régimes tant fédéral que provinciaux d'évaluation environnementale, et dans la plupart des autres textes législatifs en matière d'environnement, qui prévoient la possibilité de conclure des accords d'harmonisation ou de coopération, auxquels nous sommes tout à fait favorables. Il n'y a pas de raison de ne pas mettre en place d'accords de ce genre et de ne pas procéder à une évaluation à deux.

Le sénateur Eggleton : Deuxièmement, le gouvernement fédéral a également annoncé ces derniers jours son accord avec la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Quels changements cela pourrait-il entraîner pour l'ensemble du processus relatif aux pipelines?

Mme McClenaghan : Le changement me semble très important dans ce sens que cela indique la volonté de la population et du gouvernement du Canada de s'engager aux côtés des populations autochtones et locales pour faire valoir leurs droits et ne pas se contenter de processus qui font illusion, et encore. C'est un changement significatif.

Nous avions déjà par le passé une situation où les droits ancestraux et les droits issus de traités étaient protégés par la constitution en vertu de l'article 35. Nous avions déjà les droits inhérents des Premières Nations, en particulier dans l'Ouest du Canada, dans bien des cas, il s'agissait de terres non cédées, mais cela vaut pour de nombreux endroits au pays. Et cela fait bien longtemps déjà que les Premières Nations gèrent leurs terres.

Les exemples ne manquent pas d'accords passés de nation à nation ou de gouvernement à gouvernement au fil du temps, qui ont souvent donné d'excellents résultats, et dans de nombreux cas il y a eu des négociations sur les modalités de cogestion des ressources.

Le processus qui porte à la reconnaissance officielle de la DDPA tient à la fois de l'évolution et de la révolution, je trouve.

Le sénateur Eggleton : Finalement, vous avez écrit une lettre à la Commission de l'énergie de l'Ontario sur l'oléoduc Énergie Est, faisant part de vos préoccupations concernant le gaz naturel et les effets des propositions sur les consommateurs de gaz naturel. Est-ce que vous pourriez développer, s'il vous plaît?

Mme McClenaghan : Oui. Nous avions été invités à prendre part à ce projet par la Commission de l'énergie de l'Ontario, à qui le ministre de l'Énergie de l'Ontario avait demandé de conseiller la province sur la position à prendre concernant ce projet.

Je m'occupe également beaucoup du Réseau énergie pour ménages à faible revenu et nous nous intéressons en particulier à la question de l'accès à l'énergie et des prix de l'énergie pour les ruraux et les personnes à faible revenu.

Dans bien des cas, il n'y a pas d'accès au gaz naturel, et cela a donné lieu à des analyses intéressantes des économistes de la Commission de l'énergie qui disaient craindre que, si l'un des

crude, there might be constraint on the ability to add new supply to additional areas of rural Ontario that don't presently have supply. That's basically the concern.

Senator Eggleton: How much of this involves reusing natural gas pipeline?

Ms. McClenaghan: In that project, the proposal is to take one of the TransCanada pipeline lines and convert it from natural gas to crude. So they're going to reconstruct a section of it. They're going to upgrade a section of it, and they're going to reuse a section of it.

Senator Eggleton: Your concern is that this does affect consumers, and you're particularly concerned about low-income.

Ms. McClenaghan: And rural.

Senator Mercer: You are in a difficult spot. You come from the Canadian Environmental Law Association, with concerns about law. Our discussion here is how we facilitate or come up with the answer of moving a product from Alberta and Saskatchewan to the coasts, in particular to the East Coast, which is my concern. We find ourselves sometimes at odds, so don't let us intimidate you too much. We're trying to find a way to do our job. I don't think any of us believe that we are going to be out of the oil business any time soon in this world, and we happen to be in the oil business big time in this country.

We need to talk about a couple of things — like Lac-Mégantic, like the oil spill in the lakes in northern Alberta from trains. We need to talk about the *Exxon Valdez*. We need to talk about those types of environmental disasters that have happened in the past.

If you would accept the statement that we are going to move product out of Alberta and Saskatchewan to market, the question then becomes, how do we move that product as safely as possible? Would you agree that moving the product by pipeline is safer than train and safer than trucks?

Ms. McClenaghan: What I would say about that is that I don't have in front of me a proper environmental assessmen,t the way I'd want to see it conducted, that's an actual proper comparison of alternative methods. I think that should be done.

I already gave comments earlier about needing a broader alternative to assessment, but then once we get down to the specific point where we're talking about particular types of projects, like pipelines, or getting product to market, as you say, then we need an alternative methods analysis.

pipelines était converti au transport du brut, cela risquait d'entraver la capacité de desservir de nouvelles zones rurales de l'Ontario qui ne bénéficient pas actuellement du service. C'est cela en gros le sujet de préoccupation.

Le sénateur Eggleton : Dans quelle mesure cela concerne la réutilisation de pipelines pour le gaz naturel?

Mme McClenaghan : Dans ce projet, la proposition consiste à convertir l'un des pipelines du réseau TransCanada servant au transport du gaz naturel pour transporter du pétrole brut. Cela obligera à en reconstruire un tronçon. Un tronçon sera réaménagé et un tronçon sera remis en service.

Le sénateur Eggleton : Ce qui vous préoccupe, c'est que cela affecte les consommateurs, en particulier les consommateurs à faible revenu.

Mme McClenaghan : Et les ruraux.

Le sénateur Mercer : Vous êtes dans une situation difficile. Vous venez de l'Association canadienne du droit de l'environnement, avec des préoccupations d'ordre juridique. Nous parlons ici du moyen de faciliter ou de la solution au problème concernant le transport d'un produit de l'Alberta et de la Saskatchewan vers la côte, en particulier vers la côte atlantique, qui est mon sujet de préoccupation. Nous sommes parfois en désaccord, mais ne nous laissez pas trop vous intimider. Nous cherchons le moyen de faire notre travail. Personne, je pense, parmi nous, ne croit que nous allons abandonner le commerce du pétrole dans un avenir prévisible dans ce monde, il se trouve que dans ce pays, le commerce du pétrole, c'est une grosse affaire.

Il nous faut parler de deux, trois choses — comme de Lac-Mégantic, comme des déversements du pétrole transporté par train dans les lacs du nord de l'Alberta. Il nous faut parler de l'*Exxon Valdez*. Il nous faut parler de ces catastrophes environnementales qui se sont produites par le passé.

Si vous acceptez l'idée que nous allons transporter du pétrole de l'Alberta et de la Saskatchewan jusqu'au marché, la question qui se pose alors, c'est comment faire pour transporter ce produit dans les meilleures conditions de sécurité? Seriez-vous d'accord pour dire que l'oléoduc offre de meilleures conditions de sécurité pour le transport que le train et que les camions?

Mme McClenaghan : Ce que j'en dirais, c'est que je n'ai pas sous les yeux une évaluation environnementale faite dans les règles qu'il convient de suivre selon moi, c'est-à-dire qui permette réellement une comparaison des méthodes alternatives. C'est ce qu'il convient de faire selon moi.

J'ai déjà dit plus tôt que l'évaluation devait être conçue dans un cadre plus large, mais lorsqu'on aborde les provinces spécifiques dans le cadre de types de projets particuliers, comme les pipelines, ou le transport de produits au marché, comme vous dites, on a besoin d'une analyse des méthodes alternatives.

Done properly, it would engage in questions like: What are the adverse impacts? Who does it benefit? What can be done to mitigate those impacts? Where are the risks falling? All of those things are the things that would be outlined in a proper EA.

I mentioned earlier that the commentary from the environmental and academic community looking for improved environmental assessment or next-generation environmental assessment is calling for a tiered approach. You'd start to set out some of those regional or strategic questions first, and then once you work your way through those, then you'd start to look at the particular projects and the alternative methods analysis.

Senator Mercer: That all sounds pretty good, but it also sounds like it's going to take a lot of time. One of the problems with our energy sector is that we've got one main customer and, by the way, a customer who doesn't pay the same price as is paid in the rest of the world. They pay the crude price as opposed to the price that you would pay if you were buying it from the Middle East.

With that knowledge and understanding, I don't think anybody around here is against doing a proper environmental assessment. It's a question of time. The reality of this country today is that our economy is driven by what happens in Saskatchewan and in Alberta and in the energy sector. What happens in downtown Toronto or in downtown Montreal or downtown Halifax is really driven by what's happening in Fort McMurray and elsewhere in Western Canada, and has been for some time. We only have to watch what happens at the gas pump.

How do we get around this? I'm not suggesting that we not do environmental assessment, but there's got to be a way where we get this done in a quickly and that crosses all the Ts and dots all the Is, that is not being done as an impediment but is being done as a complement to us maintaining a very important industry, not for Alberta and Saskatchewan but for all Canadians.

Ms. McClenaghan: I have several points. First, I would never advocate environmental assessment taking a long time just for the sake of taking a long time. We too have, in various studies, like the House of Commons' study on environmental assessment, made submissions about how environmental assessment could be made more efficient and more satisfactory in many ways for all the participants. In fact, it's very tough for the public to participate in an environmental assessment that's drawn out too long. Can people take time off work, can they really participate, et cetera. If they're paying experts, can they keep fundraising to pay those experts. So it matters to everybody to have environmental assessment that is done in a proper time frame.

Une analyse bien menée poserait entre autres les questions suivantes : quels sont les impacts négatifs? Qui bénéficie du projet? Comment en atténuer les impacts? Où se situent les risques? Tous ces éléments seraient abordés dans une évaluation environnementale bien menée.

J'ai signalé un peu plus tôt que de l'avis de la communauté environnementale et des chercheurs, le besoin se fait sentir d'une évaluation environnementale améliorée ou de nouvelle génération reposant sur une approche par paliers. La première étape consisterait à préciser les questions au niveau régional ou stratégique, puis au fur et à mesure des progrès, on commencerait à examiner les projets particuliers et on passerait à l'analyse des méthodes alternatives.

Le sénateur Mercer : Tout cela me semble fort bien, mais il me semble aussi que cela va prendre beaucoup de temps. L'un des problèmes de notre secteur énergétique, c'est que nous avons un client principal et, entre parenthèses, un client qui ne paie pas le même prix que le reste du monde. Il paie le prix du brut par opposition au prix qu'il faudrait payer s'il l'achetait du Moyen-Orient.

Cela étant su et compris, je ne crois pas que qui que ce soit ici s'oppose à une évaluation environnementale faite dans les règles. C'est une question de temps. La réalité du pays aujourd'hui, c'est que l'économie est suspendue aux événements intervenus dans le secteur de l'énergie en Saskatchewan et en Alberta. Ce qui se passe en ville à Toronto, Montréal ou Halifax est la conséquence de ce qui se passe à Fort McMurray et ailleurs dans l'ouest du Canada, et cela depuis quelque temps. Il suffit de voir ce qui se passe à la pompe.

Comment surmonter le problème? Je ne dis pas qu'il nous faut éviter de faire l'évaluation environnementale, mais il y a sûrement un moyen de faire cela rapidement et scrupuleusement, de manière que cela ne devienne pas un obstacle mais plutôt un outil de plus à notre disposition pour assurer le bon état d'une industrie très importante, pas pour l'Alberta et la Saskatchewan, mais pour tous les Canadiens.

Mme McClenaghan : J'ai plusieurs observations à faire. Tout d'abord, je ne préconiserais jamais une évaluation environnementale qui prenne beaucoup de temps juste pour le plaisir de prendre beaucoup de temps. Nous avons nous aussi, dans le cadre de différentes études, comme l'étude de la Chambre des communes sur l'évaluation environnementale, fait des soumissions sur les moyens de rendre ces évaluations plus efficientes et satisfaisantes à bien des égards pour tous les participants. C'est très difficile, enfin, pour le public de prendre part à une évaluation environnementale qui dure trop longtemps. Les gens doivent pouvoir s'absenter du travail, participer réellement, et cetera. S'il faut payer des experts, est-ce que l'on peut mobiliser les fonds nécessaires pour les payer. Il importe donc pour tout le monde de réaliser les études environnementales dans un délai raisonnable.

However, for something like pipeline projects, I noted that some of the projects are proposed to have a lifespan of 50 years, so we do need to take some time up front to make these decisions properly. Once that investment is made, it's there for a long time.

If things are changing economically so that we end up with stranded assets, which can happen in various scenarios, then you start to worry about do you have the proper maintenance on those assets, for example? Is the risk going up because of that? And things can change very fast economically. It's a yo-yo in terms of oil prices lately, and we've seen that.

The economy is diversifying, and the fact that we have a situation where the fossil fuel context has a big impact on the whole country is not necessarily the way it's going to be in 15 years or in 20 years. We have to start thinking about what we should be doing to make sure we're part of next-generation energy when it's not fossil fuel dependent,, and a hint of that comes from the fact that in 2015 renewable energy investment globally exceeded fossil fuel investment globally.

Senator Mercer: I'm not suggesting that the world is not changing, that eventually everybody is going to be out of the oil business, because we're going to have to switch to something else. I do think, though, that my crystal ball doesn't tell me that we're going to be out of that any time soon, and we need to survive in the market and diversify.

You made recommendations on how to make environmental assessment more efficient. Efficiency for one person is not efficiency for another. Efficiency for the producer, for the oil companies, is getting to the end, where they're able to move the product. Efficiency for some environmental groups is when they stop moving product from the oil fields to the market. Is there a happy medium where we're doing a proper environmental assessment but also moving product to market as quickly as possible and getting the best price for Canadian producers?

Ms. McClenaghan: I wouldn't presume what the answer is. Let me first say that yes, there are processes that could work much better for everyone.

Second, in terms of what is the outcome, if you did a strategic environmental assessment or an assessment of alternatives for energy services, I'm not sure that the answer is going to be new pipelines. I'm not precluding that that would be the answer.

Senator Runciman: Your association calls itself the Canadian Environmental Law Association. Can you tell us a little bit about that? What's your national membership? Where is your head office?

Ms. McClenaghan: We're located in Toronto. As I indicated a few moments ago, the only membership is our board of directors. CELA was formed in 1970, which you'll remember was the year

Toutefois, pour les projets de pipelines, par exemple, j'ai relevé que certains des projets proposés ont une durée de vie de 50 ans, il faut prendre le temps nécessaire au départ pour prendre les bonnes décisions. Une fois que cet investissement est réalisé, il est là pour longtemps.

Si des changements économiques nous forcent à mettre ces actifs au rancart, différents scénarios peuvent y contribuer, on peut se demander alors comment assurer un entretien approprié de ces actifs, par exemple. Est-ce que le risque augmente de ce fait? Et la situation économique peut changer très vite. Ces derniers temps, les prix du pétrole font le yo-yo, nous le savons.

L'économie se diversifie, et si aujourd'hui les combustibles fossiles ont un fort impact sur l'ensemble du pays, il n'en ira pas nécessairement de même dans 15 ou 20 ans. Il nous faut réfléchir à ce que nous devons faire pour être en prise sur l'énergie de la prochaine génération qui ne sera plus tributaire des combustibles fossiles, comme le laisse prévoir le fait qu'en 2015, au niveau mondial, les investissements dans les énergies renouvelables ont dépassé les investissements dans les combustibles fossiles.

Le sénateur Mercer : Je ne prétends pas que le monde n'est pas en train de changer, que tout le monde finira par abandonner le secteur du pétrole, parce qu'il nous faudra passer à autre chose. Mais ma boule de cristal ne me dit pas que c'est pour bientôt, et il nous faut survivre dans le marché et nous diversifier.

Vous avez fait des recommandations pour améliorer l'efficience des évaluations environnementales. L'efficience pour l'un n'est pas l'efficience pour l'autre. L'efficience pour le producteur, pour les compagnies pétrolières, c'est arriver au bout du parcours, là où le produit doit être transporté. L'efficience pour certains groupes environnementaux c'est lorsqu'on cesse de transporter le produit des gisements de pétrole jusqu'au marché. Y a-t-il un moyen terme satisfaisant combinant une évaluation environnementale dans les règles et le transport le plus rapide possible des produits au marché permettant aux producteurs canadiens d'obtenir le meilleur prix?

Mme McClenaghan : Je ne prétends pas savoir quelle est la réponse. Mais permettez-moi de dire que oui, il y a des processus qui pourraient marcher beaucoup mieux pour tout le monde.

Deuxièmement, pour ce qui est du résultat, si vous faites une évaluation environnementale stratégique ou une évaluation des solutions de rechange pour les services énergétiques, je ne suis pas certain que la réponse soit qu'il faut de nouveaux pipelines. Mais je n'exclus pas que cela puisse être la réponse.

Le sénateur Runciman : Votre association s'appelle l'Association canadienne du droit de l'environnement. Pourriez-vous nous en dire un peu plus? Combien de membres avez-vous au niveau national? Où est votre siège social?

Mme McClenaghan : Il est à Toronto. Comme je l'ai dit, il y a quelques instants, nos seuls membres sont les membres du conseil d'administration. L'ACDE a été formée en 1970, une année où

of much environmental activity, and it was formed at the U of T by U of T students in response to the formation of Pollution Probe, who realized they needed lawyers to take on their cases. We're federally incorporated and we do take a very active and a 46-year-long interest in federal law.

Senator Runciman: We have limited time. You're only made up of your board of directors. Where do they reside?

Ms. McClenaghan: The current board resides in Quebec and Ontario. One member is in Quebec and the rest are in Ontario.

Senator Runciman: Downtown Toronto?

Ms. McClenaghan: No. Some are in Toronto, yes.

Senator Runciman: I'm just curious about some of the things you said earlier with respect to the rights of all parties. You talked about narrowed participation, narrowing it to directly affected or relevant expertise, and you felt that that was very restrictive. That's your association's view and your view too, I guess.

You said everyone is affected, so that seems to suggest opening the doors wide open, and I wonder how realistic that is. It strikes me, and maybe I'm being too cynical here, as a strategy to bog down the process. We see, as Senator Mercer mentioned, delay after delay and organization after organization, and we know that delays cost money and discourage investment.

I tend to believe that obviously we have to take every step necessary in terms of protecting the environment, but at the same time I think there are folks out there who are simply adamant, and we've heard testimony to this effect, and will never be persuaded that building pipelines is the right thing to do. Whether you are one of those or not, I have no idea.

I am curious about your suggestion with respect to participation in this process, implying that we should open the doors. When you say everyone is affected, that strikes me as limitless participation. The Ontario Energy Board and the National Energy Board have to set some guidelines on these things. How do you see those guidelines being drafted?

Ms. McClenaghan: Yes, I do agree it should be open to everyone, absolutely, believe it or not. I think that's very manageable.

I said earlier that there are multiple ways to allow for consultation and participation. You can do town halls, facilitation and mediation. In the case of the Walkerton inquiry, for example, there were about four different mechanisms of obtaining input. It was quite a good model.

il y a eu beaucoup d'activités dans le domaine de l'environnement, comme vous vous en souviendrez, et elle a été formée à l'université de Toronto par les étudiants en réponse la formation de Pollution Probe, qui se rendait compte qu'ils avaient besoin d'avocats pour défendre leurs causes. Nous sommes incorporés au niveau fédéral et nous suivons de près l'évolution du droit fédéral depuis 46 ans.

Le sénateur Runciman : Le temps à notre disposition est limité. Vous seuls membres sont ceux du conseil d'administration. Où résident-ils?

Mme McClenaghan : Les membres actuels résident au Québec et en Ontario. Un membre au Québec, le reste en Ontario.

Le sénateur Runciman : Au centre-ville à Toronto?

Mme McClenaghan : Non. Certains sont à Toronto, oui.

Le sénateur Runciman : Certaines des choses que vous avez dites un peu plus tôt concernant les droits de toutes les parties, ont piqué ma curiosité. Vous avez parlé d'une participation rendue plus étroite, restreinte aux personnes directement affectées et aux experts compétents, et il vous semblait que cela était très restrictif. C'est le point de vue de votre association et le vôtre également, j'imagine.

Vous avez dit que tout le monde est affecté, ce qui semble suggérer qu'il faut ouvrir toutes grandes les portes, et je me demande si c'est bien réaliste. Je suis frappé par l'idée, je suis peut-être trop cynique en l'occurrence, qu'il s'agit d'une stratégie pour faire capoter le processus. Nous constatons, comme l'a signalé le sénateur, que les retards succèdent aux retards et les organisations aux organisations et nous savons que les retards, coûtent de l'argent et découragent les investissements.

J'ai tendance à croire que nous devons naturellement prendre toutes les mesures nécessaires pour protéger l'environnement, mais en même temps, il y a des gens qui sont simplement jusqu'au-boutistes, et nous avons entendu des témoignages à cet effet, et qu'on ne persuadera jamais que construire des pipelines, c'est la chose à faire. Que vous soyez ou non l'un des leurs, je n'en ai pas la moindre idée.

Je suis curieux à propos de votre suggestion concernant la participation au processus, impliquant qu'il faudrait ouvrir les portes. Lorsque vous dites que tout le monde est affecté j'en déduis que la participation doit être illimitée. La Commission de l'énergie de l'Ontario et l'Office national de l'énergie doivent élaborer des lignes directrices sur ces sujets. Comment devraient-elles être élaborées selon vous?

Mme McClenaghan : Oui, je suis d'accord, ce devrait être ouvert à tout le monde, absolument, croyez-le ou pas. Je pense que c'est tout à fait gérable.

J'ai dit plus tôt qu'il y a de nombreuses façons de permettre la consultation et la participation. Vous pouvez faire les halls des mairies, la facilitation et la médiation. Dans le cadre de l'enquête Walkerton, par exemple, il y avait à peu près quatre façons différentes d'obtenir des impôts, c'était un modèle passablement bon.

The Canadian Nuclear Safety Commission, which I appear in front of regularly, considered the approach that the National Energy Board adopted and changed its mind, so anybody can write a letter to the Canadian Nuclear Safety Commission about one of its projects. There's no reason that that couldn't be adopted by the National Energy Board.

It's a different question about what level of participation people want, and it may well be that you would have a range of levels of participation, just like land-use tribunals would have, where somebody is a full party and they've got a set of responsibilities that go with that, while someone else is a participant and someone else comes to a public night to state their view.

But in no way do I see any justification for any Canadian to be denied the right to participate in these processes.

Senator Runciman: Are you fully funded by the Ontario government?

Ms. McClenaghan: We're primarily funded by Legal Aid, through a MOU with our board, and Legal Aid has a MOU with the Attorney General.

Sen Runciman: Does your organization have a view on foreign funding of opposition to development of Canada's natural resources?

Ms. McClenaghan: We have no official position, but I think the concerns that were expressed in recent years were inappropriate and exaggerated.

Senator Runciman: You don't see a problem with that. That's the way I'll read that.

Senator Black: First of all, thank you very much for being here. I was a little late, and I apologize for that. Being a lawyer myself, I very much appreciate the thoroughness with which you have approached your task today. While we, on the face of it, might disagree, I respect your point of view.

In addition to having a mark against me being a lawyer, I was an energy lawyer, so I'm very interested in your point of view because the environment is key to the energy industry, and maintaining it.

Have you had the opportunity to review the transcripts of people who have appeared before you here?

Ms. McClenaghan: No, I haven't. I often would do that, but I did not have a chance for this one.

Senator Black: I'm going to highlight a couple of things we've heard and then ask you a question arising from something you said.

You made the point that people are skeptical, which would mean, I presume, the environmental community is skeptical, but you can define it if it's more broad than that. I'm going to give

La Commission canadienne de sûreté nucléaire, devant laquelle je comparais régulièrement, a examiné l'approche adoptée par l'Office national de l'énergie et a changé d'avis, de sorte que n'importe qui peut lui écrire une lettre pour parler de l'un de ses projets. Il n'y a aucune raison pour que l'Office national de l'énergie ne puisse adopter la même procédure.

La question du niveau de participation que veulent les gens est différente, et il pourrait fort bien y avoir différents niveaux de participation, comme pour les tribunaux traitant des questions foncières, ou quelqu'un est une partie à part entière qui a ses titres, a un ensemble de responsabilités qui en découlent tandis qu'un autre est participant et quelqu'un d'autre vient à la réunion publique en soirée pour exposer son point de vue.

Mais je ne vois rien qui puisse justifier qu'un Canadien se voie refuser le droit de participer à ces processus.

Le sénateur Runciman : Êtes-vous entièrement financés par le gouvernement de l'Ontario?

Mme McClenaghan : Nous sommes financés essentiellement par Aide juridique Ontario, dans le cadre d'un protocole d'entente avec notre conseil d'administration, et Aide juridique a passé un protocole d'entente avec le procureur général.

Le sénateur Runciman : Votre organisation a-t-elle un point de vue sur le financement par l'étranger des mouvements qui s'opposent à la mise en valeur des ressources naturelles du Canada?

Mme McClenaghan : Nous n'avons pas de position officielle, mais je trouve les préoccupations exprimées ces dernières années inappropriées et exagérées.

Le sénateur Runciman : Vous ne voyez donc pas de problème à ce sujet, c'est comme cela que je l'interprète.

Le sénateur Black : Tout d'abord, merci beaucoup d'être ici. Je suis arrivé avec un peu de retard et je vous présente mes excuses. Étant moi-même avocat, j'apprécie la méticulosité de votre approche aujourd'hui. On peut ne pas être d'accord, mais je respecte votre point de vue.

En plus d'être avocat, j'étais avocat dans le domaine de l'énergie, alors je suis très intéressé par votre point de vue parce que l'environnement est fondamental pour l'industrie énergétique, et son maintien en état.

Avez-vous eu l'occasion de lire la transcription des interventions des personnes qui vous ont précédée ici?

Mme McClenaghan : Non. Je le fais normalement, mais je n'en ai pas eu l'occasion cette fois.

Le sénateur Black : Je voudrais souligner deux ou trois choses que nous avons entendues, puis vous poser une question à propos de quelque chose que vous avez dit.

Vous avez dit que les gens sont sceptiques, ce qui veut dire, je suppose, que la communauté de l'environnement est sceptique mais à vous de nous dire si c'est plus large que cela. Je vais vous

you some information that has come forth in testimony, and I hope you can explain to me, after hearing that, why people would still be skeptical, including me.

We have heard that, in terms of safety incidents, pipelines are 99.98 per cent safe. We have heard that oil transportation by trains is 98 per cent safe, which is to say that in all movements of oil by train, 98 per cent are completed without incident.

We have heard that the pipeline industry is the largest employer of Aboriginal youth in Canada.

We have heard that billions of dollars of investment flows into the energy industry, which, of course, as I think one of my colleagues indicated, supports schools and bridges and prisons and legal aid organizations.

We have not heard but we take note, of course, that the Northern Gateway pipeline has asked for a three-year extension, just in the last couple of weeks, because their 31 Aboriginal partner groups require time to review their proposed line and, I would suggest, end point.

On your point of possibly denying natural gas to poorer and rural communities in Ontario, we heard just yesterday from a representative of the Canadian Association of Petroleum Producers that they understand this is a potential issue that they are monitoring closely, naturally, because there's an economic opportunity there. It goes without saying that for that gas to be delivered, it will require pipelines. People are alert to this.

We know that 700,000 barrels of oil a day are imported into Atlantic Canada and Quebec from countries such as Nigeria, Algeria, Libya and Saudi Arabia, which many people would suggest do not have the environmental standards and credibility that Canada has.

We note that both the NEB and CEAA, both of whom I have worked with very closely for decades, have international reputations for thoroughness. In fact, most recently we would have seen that, with respect to the Petronas LNG application in British Columbia, CEAA has been so thorough that they've come back to the proponents suggesting that, "No, your issue with sea grass is fine, but we need to look at some marine mammals." and that has been extended willingly because we want and need to get the environment right.

Of course, we're aware of ExxonMobil's 2016 review that, whether we like it or not, the demand for oil and gas will increase between now and 2040, not necessarily because of Canada but because of jurisdictions outside of Canada.

citer certains éléments d'information extraits des témoignages, et j'espère que vous pourrez m'expliquer, après avoir entendu cela, comment il se pourrait que les gens, moi compris, soient sceptiques.

On nous a dit que, pour ce qui est des accidents en matière de sécurité, les pipelines sont sûrs à 99,98 p. 100. On nous a dit que le transport du pétrole par train est sécuritaire à 98 p. 100, ce qui veut dire que sur tous les mouvements de pétrole par train, 98 p. 100 se déroulent sans incident.

On nous a dit que l'industrie des pipelines est le plus gros employeur de jeunes aborigènes au Canada.

On nous a dit que les flux d'investissement dans l'industrie énergétique se chiffrent en milliards de dollars, ce qui, naturellement, comme l'a dit, je crois, un de mes collègues, soutient les écoles et les ponts et les prisons et les organisations d'aide juridique.

On ne nous a pas dit, mais l'on prend note, bien sûr, que le pipeline de Northern Gateway a demandé une prorogation de trois ans, cela au cours de ces deux dernières semaines, parce que les 31 groupes partenaires aborigènes ont besoin de temps pour examiner leur ligne proposée et, ajouterais-je, leur point d'aboutissement.

À propos de ce que vous disiez concernant les communautés rurales pauvres qui pourraient être privées de gaz naturel, on a entendu, pas plus tard qu'hier, le représentant de l'Association canadienne des producteurs pétroliers disant que c'est pour eux un problème potentiel qu'ils suivent de très près, naturellement, puisque cela représente une opportunité économique. Il va sans dire que la distribution de ce gaz, exigera des pipelines. Les gens en sont conscients.

Nous savons que les provinces atlantiques et le Québec importent 700 000 barils de pétrole par jour de pays comme le Nigeria, l'Algérie, la Libye et l'Arabie Saoudite, qui n'ont pas les normes environnementales et la crédibilité du Canada.

Nous observons que l'ONÉ et l'ACEE, avec lesquels j'ai travaillé en étroite collaboration pendant des décennies, ont acquis la réputation d'être durs, sur la scène internationale. En fait, tout dernièrement, nous avons vu que, au ce qui est de la demande de Petronas en Colombie-Britannique concernant le gaz naturel liquide, l'ACEE a été si scrupuleuse qu'elle a surenchéri sur les propositions en disant, « Non, le problème concernant les herbiers marins est résolu, mais il nous faut examiner les mammifères marins » et cette extension a été acceptée de bon gré parce qu'on veut et on a besoin que tout se fasse comme il faut dans le domaine de l'environnement.

Nous sommes au courant, bien sûr, de l'examen en 2016 d'Exxon Mobil disant que, que cela nous plaise ou non, la demande de gaz et de pétrole augmentera entre aujourd'hui et 2040, pas nécessairement en raison du Canada, mais en raison de juridictions en dehors du Canada.

Given our safety record, the fact that we import oil from jurisdictions that do not respect either human rights or the environment the way Canada does, and given that we have world-class environment and regulatory organizations — of which you and your colleagues are not only intimately involved, but in which your participation is welcomed because your point of view is critical to success — I'm at a loss to understand how people can be skeptical. That's what I'm hoping you can help me with.

Ms. McClenaghan: You raised quite a few points. I'll address a few, and please remind me if there are any critical ones I didn't get to.

Senator Black: Maybe we can have a discussion.

Ms. McClenaghan: First of all, the statistics on safety are important, but as you know, 99.98 per cent or 98 per cent of many transactions, while very significant, still leaves the possibility for one accident that has an extremely serious impact.

Senator Black: That is always a risk.

Ms. McClenaghan: I mentioned Walkerton, which I was involved with for several years. You could well say, and we do say, that 99.999 per cent of drinking water samples are safe. But the day that everything goes wrong, everything really goes wrong.

The concern with environmental assessment I mentioned earlier in part is that when you're looking at accidents, if you're looking at low probability accidents, are you assessing the worst case? The Federal Court decisions, which were not the pipeline decisions but the nuclear decisions, basically say you don't have to do that. You can proceed based on the higher probability accidents. The people we work with don't accept that conclusion.

The same goes for the pipelines. Some of those terrible accidents we've had in the Gulf of Mexico and on the West coast have had long-reaching consequences, even though it was only one accident out of many days of activity or transaction.

Senator Black: I know about the Gulf of Mexico, but I don't know what you're talking about on the West coast.

Ms. McClenaghan: The *Exxon Valdez* accident off the Northwest B.C. coast.

Senator Black: That was 30 years ago. Very well, one was a blowout on a rig and one was an incident over 30 years ago.

Ms. McClenaghan: Kalamazoo was not 30 years ago. The point is, if you have a really bad environmental accident, every decade whether it's nuclear or oil, that's one too many. I was

Compte tenu de nos antécédents en matière de sécurité, le fait que nous importions du pétrole de pays qui ne respectent pas les droits de l'homme ou l'environnement comme le fait le Canada, étant donné que nous avons des organismes de réglementation et en matière d'environnement de classe mondiale — avec lesquels vous et vos collègues êtes non seulement étroitement associés, mais auxquels votre participation est bienvenue parce que votre point de vue est un élément critique du succès — j'ai du mal à comprendre pourquoi les gens seraient sceptiques. C'est là que je compte sur votre aide.

Mme McClenaghan : Vous avez abordé un bon nombre de points. Je vais revenir sur certains d'entre eux et si j'oublie un point important je vous prie de me le signaler.

Le sénateur Black : On peut peut-être avoir une discussion.

Mme McClenaghan : Tout d'abord, les statistiques de sécurité sont importantes, mais comme vous le savez, 99,98 p. 100 ou 98 p. 100 de nombreuses transactions, a beau être tout à fait substantiel, la possibilité demeure malgré tout d'un accident qui peut avoir un impact très grave.

Le sénateur Black : Le risque est toujours présent.

Mme McClenaghan : J'ai fait allusion à Walkerton, dont je me suis occupée pendant plusieurs années. Vous pourriez bien dire, et nous disons effectivement, que 99,999 p. 100 des échantillons d'eau potable sont sains. Mais le jour où tout se détraque, tout se détraque pour de bon.

Une préoccupation dont j'ai parlé plus tôt en matière d'évaluation environnementale, c'est que lorsqu'on se penche sur les accidents, si on examine les accidents présentant un faible taux de probabilité, est-ce qu'on évalue le scénario catastrophe? Les décisions de la Cour fédérale, qui ne concernaient pas les pipelines mais le nucléaire, disent pratiquement que vous n'êtes pas tenus de le faire. Vous pouvez vous fonder sur les accidents les plus probables. Les gens avec lesquels nous travaillons n'acceptent pas cette conclusion.

La même chose vaut pour les pipelines. Quelques-uns de ces accidents terribles qui se sont produits dans le Golfe du Mexique et sur la côte Ouest ont eu des conséquences d'une portée considérable, même si chaque fois, il ne s'agissait que d'un seul accident dans une longue série de journées d'activités ou de transactions.

Le sénateur Black : Je suis au courant pour le Golfe du Mexique, mais je ne sais pas de quoi vous parlez à propos de la côte Ouest.

Mme McClenaghan : L'accident de *l'Exxon Valdez* au large des côtes du nord-ouest de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Black : C'était il y a 30 ans. Très bien, l'un était une explosion sur une plate-forme, l'autre un incident qui remonte à il y a 30 ans.

Mme McClenaghan : Kalamazoo, ce n'était pas il y a 30 ans. Le problème, c'est que si vous avez un accident environnemental réellement grave, un tous les 10 ans que ce soit dans le nucléaire

saying that the possibility of those accidents has to be taken very seriously in a way that it's not being done in environmental assessment today in Canada.

Senator Black: Why do you say that? What is your evidence to say that?

Ms. McClenaghan: I just litigated two cases where worst-case scenarios were clearly not assessed. The court said that was fine; and we're saying that's the reason we need law reform — because the public does not accept that conclusion.

The Deputy Chair: I want to make a couple of comments with regard to the testimony. You mentioned alternatives to the project and you mentioned services. Of course, services can always be provided. This is more a question of wealth creation and generating revenue, not services. I would like you to reflect on that when you go back.

You mentioned that renewable investment exceeded the more traditional investment in energy for the first time. Do you have any numbers on the percentage of power that it created as opposed to traditional nominal power and the cost of that in terms of being at a loss or at a profit? These are all things that people will look at when it comes to studying this.

Ms. McClenaghan: On the question of services, I want to be clear. I'm not talking about consulting services; I'm talking about the actual work that the energy does, whether it's heating or lighting or transportation.

The Deputy Chair: Thank you very much for your testimony. We appreciate your being here.

Our next witness is Bruce Campbell, Visiting Fellow, Faculty of Law, University of Ottawa. Mr. Campbell is currently on leave from his role as Executive Director of the Canadian Centre for Policy Alternatives.

Bruce Campbell, Visiting Fellow, Faculty of Law, University of Ottawa, as an individual: Thank you for inviting me to contribute to your important study on the safe transport of oil to market. My remarks are confined to oil by rail, specifically the rail regulatory regime, as this has been the focus of my work basically since the Lac-Mégantic disaster.

A brief bio note: I received the 2015 Law Foundation of Ontario Community Leadership in Justice Fellowship in large part because of my work on Lac-Mégantic. I'm currently at the University of Ottawa faculty of law, as the chair said, and on leave from the Canadian Centre for Policy Alternatives, where I was executive director for 22 years.

ou le pétrole, c'est un accident de trop. Je disais que la possibilité de tels accidents doit être prise très au sérieux, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui au Canada dans le cadre des évaluations environnementales.

Le sénateur Black : Pourquoi dites-vous cela? Sur quoi vous fondez-vous?

Mme McClenaghan : Je viens juste de plaider dans deux affaires où, à l'évidence, les scénarios catastrophes n'avaient pas été pris en compte. Le tribunal n'a rien trouvé à y redire; et nous disons que c'est précisément la raison pour laquelle on doit réformer la législation — parce que le public n'accepte pas cette conclusion.

Le vice-président : Je souhaite faire quelques commentaires à propos des témoignages. Vous avez parlé d'alternative au projet et vous avez parlé de services. Évidemment, on peut toujours offrir les services. La question porte plutôt sur les moyens de créer des richesses et de générer des revenus, pas sur les services. Je vous invite à réfléchir à cela quand vous rentrerez.

Vous avez dit que, pour la première fois, les investissements dans les énergies renouvelables dépassaient les investissements dans les énergies traditionnelles. Avez-vous des chiffres sur le pourcentage que cela représente dans la production totale d'énergie par opposition à la part des énergies traditionnelles et sur le coût de cette énergie pour savoir si elle est produite avec profit ou à perte? Tous ces éléments seront pris en considération lorsqu'on étudiera cette question.

Mme McClenaghan : Sur la question des services, je souhaite être claire. Je ne parle pas de services de consultation; je parle du service réel que rend cette énergie qu'il s'agisse de chauffage, d'éclairage ou de transport.

Le vice-président : Merci beaucoup pour votre témoignage. Nous vous savons gré de votre présence.

Notre prochain témoin est Bruce Campbell, professeur invité, faculté de droit, Université d'Ottawa. M. Campbell est actuellement en congé de son poste de directeur général du Centre canadien de politiques alternatives.

Bruce Campbell, professeur invité, faculté de droit, Université d'Ottawa, à titre personnel : Merci de m'avoir invité à contribuer à votre étude importante sur la sécurité des transports du pétrole vers le marché. Mes commentaires portent exclusivement sur le transport du pétrole par rail, et plus spécifiquement sur le régime réglementaire du transport par rail, qui est au centre de mes travaux pratiquement depuis la catastrophe de Lac-Mégantic.

Un mot sur ma biographie : En 2015, en grande partie en raison de mes travaux sur Lac-Mégantic, j'ai été récompensé par la bourse de leadership communautaire en justice de la Fondation du droit de l'Ontario. Je travaille actuellement auprès de la faculté de droit de l'Université d'Ottawa, comme l'a dit le président, et bénéficie d'un congé du Centre canadien de politiques

As you know, oil by rail will continue to be a significant, if secondary, part of the mix of transporting oil to market. There has been a dip in volume since its peak. I gather the Canadian Association of Petroleum Producers was here the other day. They're still projecting a potential tripling of oil by rail, from 200,000 to between 500,000 and 600,000 barrels a day by 2018.

The Canadian public overwhelmingly believes, and polling data confirms this, that the government's first priority is to protect their health and safety and the environment; and they don't trust corporations to regulate themselves. Only after a major disaster does the public lose confidence in government's ability to protect them. Only after a major disaster do flaws in regulatory regimes come to light.

Despite the uniqueness of major disasters, regulatory failures behind them have common features. These commonalities are evident whether you're looking at the U.S. financial crisis, at the *Deepwater Horizon* oil rig disaster, at Fukushima and, closer to home, *Ocean Ranger* and Westray. There were clearly at play in Lac-Mégantic.

They included vague regulations, lack of inspections to verify compliance with the regulations, lack of enforcement tools and penalties to ensure compliance, lack of will to enforce company violations and evidence of regulatory capture.

Capture exists where regulation is routinely directed to the benefit of the private interest of the regulated industry at the expense of public interest, where the industry is routinely able to shape the regulations governing its operations, block or delay new regulations, and remove or dilute existing regulations deemed to adversely affect costs.

Rarely mentioned is regulatory capture in the Lac-Mégantic disaster, but I believe there's prima facie evidence that regulatory capture was a contributing factor to Lac-Mégantic. Until Lac-Mégantic's causes are fully understood and remedied, transportation of oil by rail — notwithstanding improvements in rail safety to date — will continue to pose significant risks and engender public resistance.

Citizens groups have sprung up across the country — Safe Rail in Ontario, Convoi citoyen in Quebec and the Coalition des citoyens in Lac-Mégantic. People are determined to ensure that

alternatives. Je m'apprête en fait à quitter le centre dont j'ai été directeur général pendant 22 ans.

Comme vous le savez, le transport du pétrole par rail continue de jouer un rôle important, quoique secondaire, parmi les différents moyens de transport du pétrole au marché. Les volumes transportés ont atteint un pic puis décliné. Je crois que l'Association canadienne des producteurs pétroliers était ici l'autre jour. Ils continuent de prévoir un triplement du volume de pétrole transporté par le rail d'ici 2018, de 200 000 à entre 500 000 et 600 000 barils par jour.

Le public canadien croit, dans son écrasante majorité, et les données des sondages le confirment, que la première priorité du gouvernement est de protéger la santé et la sécurité de l'environnement; et il ne fait pas confiance aux sociétés pour qu'elles s'auto réglementent. Ce n'est qu'après une catastrophe majeure que le public perd confiance dans la capacité du gouvernement de le protéger. Ce n'est qu'après une catastrophe majeure que les failles dans le régime réglementaire apparaissent.

Bien que les catastrophes majeures aient un caractère unique, les failles du régime réglementaire qu'elles révèlent, présentent des aspects communs. Qu'il s'agisse de la crise financière américaine, de la catastrophe de la plate-forme pétrolière *Deepwater Horizon*, de Fukushima et, plus près de chez nous, de *Ocean Ranger* et Westray, ces aspects communs apparaissent avec évidence. Ils ont clairement joué un rôle à Lac-Mégantic.

En font partie des règlements vagues, le manque d'inspection pour vérifier la conformité avec la réglementation, le manque d'instruments de répression et de pénalités pour faire respecter la réglementation, le manque de volonté de sanctionner les infractions des sociétés et le détournement flagrant de la réglementation.

Il y a détournement de la réglementation lorsque celle-ci est régulièrement amenée à servir les intérêts privés de l'industrie réglementée au détriment de l'intérêt public, lorsque l'industrie est régulièrement en mesure de façonner la réglementation qui régit ses opérations, de bloquer ou de retarder l'adoption d'une nouvelle réglementation, et de supprimer ou d'édulcorer la réglementation existante lorsqu'elle estime qu'elle a une répercussion négative sur ses coûts.

On parle rarement du contournement de la réglementation dans le contexte de la catastrophe de Lac-Mégantic, mais je crois que divers éléments prouvent que c'est un facteur qui a contribué à la catastrophe. Tant que les causes de la catastrophe de Lac-Mégantic n'auront pas été pleinement comprises et qu'on n'y aura pas remédié, le transport du pétrole par le rail — en dépit des améliorations apportées à la sécurité du rail jusqu'ici — continuera de présenter des risques significatifs et de se heurter à la résistance du public.

Des groupes de citoyens se sont formés un peu partout au pays — Safe Rail en Ontario, Convoi-citoyen au Québec et la Coalition des citoyens et organismes engagés pour la sécurité ferroviaire de

companies have social licence to proceed.

It was brought to light recently that the government had contributed $75 million to the $460-million fund that settled the class action and wrongful death suits, shielding Transport Canada, one of the defendants, from the threat of further legal liability. The settlement has shut down major avenues of inquiry into what happened and why, eliminating the means to compel witnesses to testify and to compel information to be brought forward that has not been brought forward to date.

The Transportation Safety Board report in 2014 was the most comprehensive investigation into the accident. The government deemed it to be the last word; nevertheless, many loose ends and unanswered questions remain. The people of Lac-Mégantic have called repeatedly for an independent inquiry.

Other major Canadian disasters have prompted judicial inquiries or royal commissions — Hinton Rail, Ocean Ranger, Westray, tainted blood, Walkerton — so why not Lac-Mégantic? It was an accident without parallel in Canadian history, in my view, if you combine the loss of life, destruction of property and environmental damage.

The Minister of Transport has the power, under section 21(1) of the Transportation of Dangerous Goods Act, to call a public inquiry if the release of dangerous goods results in "death or injury to any person or damage to any property or the environment." Surely if there ever was a cause for invoking such power, this is it.

I mentioned earlier failures in the rail regulatory regime. It's vital to ask what problems still exist, and I hope you consider this in your study.

I want to focus on regulatory capture. The railway companies have always been powerful players. That, by itself, does not constitute capture, but it's more likely to exist — and this is one of my main points — when a strong regulatory agency to act as a countervailing force to the industry is not in place.

In closing, these are a few ways you might want to consider to strengthen Transport Canada's resistance to regulatory capture. Number one: a well-resourced department with professional expertise capable of assessing the validity of industry regulatory proposals and making its own decisions on the best evidence in accordance with its public mandates.

Lac-Mégantic. Les gens sont déterminés à exiger que les compagnies obtiennent un permis social pour se livrer à leurs activités.

Il a été mis en évidence récemment que le gouvernement avait apporté une contribution de 75 millions de dollars au fonds de 460 millions de dollars chargé du règlement de la plainte collective et des poursuites pour négligence ayant entraîné la mort, protégeant Transports Canada, l'une des parties défenderesses, de la menace de poursuites ultérieures en responsabilité. Le règlement a barré la voie à la recherche dans différentes directions prometteuses de ce qui s'était produit et pourquoi, en éliminant le moyen d'obliger les témoins à témoigner et d'obliger à fournir l'information qui n'a pas encore été fournie jusque-là.

Le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada, publié en 2014, représentait l'enquête la plus complète sur l'accident. Le gouvernement a considéré que c'était le dernier mot; toutefois, nombreuses sont les pistes qui n'ont pas été suivies et les questions sans réponse. Les gens de Lac-Mégantic ont demandé à de nombreuses reprises une enquête indépendante.

D'autres grandes catastrophes au Canada ont donné lieu à des enquêtes judiciaires ou des commissions royales — Hinton Rail, Ocean Ranger, Westray, l'affaire du sang contaminé, Walkerton — alors pourquoi pas Lac-Mégantic? Il s'agit d'un accident sans précédent dans l'histoire du Canada, selon moi, si l'on tient compte à la fois des pertes en vies humaines, des dégâts causés à la propriété et à l'environnement.

Le ministre des transports a le pouvoir en vertu de l'article 21(1) de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses de convoquer une enquête publique si l'émission de produits dangereux « ont fait des victimes — morts ou blessés — ou causé des dommages aux biens ou à l'environnement. » Si jamais il y a eu une bonne raison d'invoquer ce pouvoir, c'est bien celle-ci.

J'ai parlé plus tôt des failles dans le régime réglementaire du rail. Il est vital de demander quels sont les problèmes qui persistent, et j'espère que vous prenez cela en considération dans votre étude.

Je veux me concentrer sur le détournement de la réglementation. Les compagnies de chemin de fer sont depuis toujours des joueurs puissants. Cela, en tant que tel, ne constitue pas un détournement de la réglementation, mais cela le rend plus probable. C'est l'un des arguments sur lesquelles j'insiste : il n'existe pas d'organisme de réglementation fort pouvant faire contrepoids à l'industrie.

En conclusion, vous devriez peut-être prendre en considération un certain nombre de moyens pour renforcer la résistance de Transports Canada à la tentation de s'inféoder la réglementation. Premièrement : un ministère bien pourvu de l'expertise professionnelle nécessaire, capable d'évaluer la validité des propositions de réglementation avancées par l'industrie et de

I've looked at the transportation of dangerous goods budget and the rail safety budget. The rail safety budget was cut by 20 per cent from 2010 to 2014. Looking at the priority and planning projections for the next couple of years, there's no sense that it will be increased. The transportation of dangerous goods budget has basically been constant since I started looking at it in about 2009-10. I'm told that the Canadian Transportation Agency's budget has been pretty frozen for some time now. I think there need to be efforts to improve and strengthen the resources that are going to those agencies.

You're aware of the enormous increase in the transportation of oil by rail, certainly after 2011. As I said, it has dipped recently. In 2009 there was one rail safety inspector for every 14 carloads. In 2013, there was one inspector for every 4,500 carloads. In the transportation of dangerous goods section, only 16 transportation of dangerous goods inspectors were qualified to inspect on rail at the time of the accident.

I know that in 2015, under the former Minister of Transport, there was an increase in rail safety inspectors, but the union that represents the transportation employees is concerned that a lot of that increase is going to the audit function and not the on-site inspection. It's the on-site inspection that is a critically important component of this whole regulatory process, and I think that's one of the areas of weakness.

Other things to consider include in-house expertise and the ability to seek out independent information sources, rather than having to rely on information provided by the industry; measures to address the largely one-way flow of industry personnel to Transport Canada, including effective conflict of interest requirements and other accountability rules; a robust whistle-blower protection program to ensure that employees who come forward with safety concerns will not be harassed or threatened; increased transparency and information disclosure so that citizens groups and municipalities are better able to assess whether the department is fulfilling its mandate.

Finally, policy-makers need to acknowledge the indispensable role of regulation. For too long, regulation has been disparaged by deregulation advocates, labelled as a cost to business, as red tape, as an obstacle to competitiveness, as a silent job killer. Imagine working in a regulatory agency that's considered a silent job killer. It is time to restore the reputation of regulatory practitioners and their essential role as guardians of the public good.

prendre ses propres décisions sur la base des éléments de preuve à sa disposition dans le respect de son mandat public.

J'ai examiné le budget relatif au transport des produits dangereux et le budget relatif à la sécurité du rail. Ce dernier a été amputé de 20 p. 100 de 2010 à 2014. Sur la base des priorités des prévisions de planification pour les deux années à venir, il paraît absurde de s'attendre à une augmentation. Le budget consacré au transport de produits dangereux est pratiquement resté constant sur toute la période depuis que j'ai commencé à l'examiner en 2009-2010. On me dit que le budget de l'Office des transports du Canada est pratiquement gelé depuis quelque temps déjà. Je pense qu'un effort doit être fait pour accroître augmenter et renforcer les ressources allouées à ces agences.

Vous savez que le transport du pétrole par rail a connu une augmentation énorme, certainement après 2011. Comme je l'ai dit, le volume transporté a quelque peu baissé récemment. En 2009, il y avait un inspecteur de la sécurité du rail pour 14 voitures chargées. En 2013, il y avait un inspecteur pour 4 500 voitures chargées. Dans le secteur du transport des marchandises dangereuses, au moment de l'accident, seuls 16 inspecteurs avaient les compétences requises pour inspecter les chemins de fer pour ce qui est du transport de marchandises dangereuses.

Je sais qu'en 2015, sous l'ancien ministre des transports, le nombre d'inspecteurs de la sécurité du rail a augmenté, le syndicat qui représente les employés du transport craint qu'une bonne partie de cette augmentation profite à la fonction audit et non aux inspections sur le terrain. C'est I l'inspection sur le terrain qui représente le volet le plus important de l'ensemble du mécanisme de réglementation, et je pense que c'est l'une des faiblesses du système.

Parmi les autres éléments à prendre considération, l'expertise interne et la capacité de se procurer des sources d'information indépendante, plutôt que d'avoir à compter sur l'information fournie par l'industrie; des mesures visant à remédier aux conséquences du flux unilatéral de personnel de l'industrie vers Transports Canada, y compris des exigences strictes en matière de conflits d'intérêts et autres dispositions relatives à la reddition de comptes; un programme robuste de protection des lanceurs d'alarme visant à garantir que les employés qui signalent des problèmes de sécurité ne feront pas l'objet de harcèlement ni de menaces; plus grande transparence et divulgation de l'information de sorte que les groupes citoyens des municipalités soient mieux en mesure d'évaluer si le ministère remplit son mandat.

Enfin, les décisionnaires politiques doivent reconnaître le rôle indispensable de la réglementation. La réglementation est depuis trop longtemps dénigrée par les partisans de la déréglementation, présentée comme une charge supplémentaire pesant sur les entreprises, de la paperasserie, un obstacle à la compétitivité, un tueur d'emplois silencieux. Imaginez-vous travaillant dans une agence de réglementation considérée comme tueur d'emplois silencieux! Il est temps de rétablir la réputation des praticiens de la

Thank you.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Campbell, for your presentation. We will now have questions from the senators.

Senator Mercer: Mr. Campbell, thank you very much for being here. You started off by saying that you were going to focus on oil being moved by rail, and you made reference to a number of things there. Lac-Mégantic told us that all was not well in rail transportation of petroleum, and you have outlined some problems with the department which we will be talking about as we go through our study.

However, if you will accept the premise that we are going to move product from Alberta and Saskatchewan to market, and hopefully to tidewater so our markets can be more than just our American friends, do you have an opinion as to whether switching from rail to pipeline is a better bet?

Mr. Campbell: I had a look at some of the previous testimony from the Fraser Institute, and certainly when you are looking at loss of life, pipelines are, from the Canadian experience, a lot safer. I'm not qualified to make that comparison. I know what the statistics say. I think I heard them here tonight that they are both extremely safe.

Looking at the Transportation Safety Board statistics on main line train derailments involving dangerous goods, comparing 2013 to 2014, the number of main track derailments increased from 11 to 25, so that's more than a doubling of incidents. In 2012, there were five. That's a worrisome trend.

It only takes one, and the people of Lac-Mégantic paid the price, and the people of Gogama narrowly escaped loss of life. A derailment happened there just about a year ago. In fact, there were two derailments, one very close to the town. There was a lot of environmental damage. It's still in the process of being cleaned up, and there was damage to wildlife and to water.

Another figure that I picked up from the TSB in preparation for today, and this is about as up to date as I could get, in the first six month of 2015, accidents per million train miles involving dangerous goods were a reported 97, which is 33 per cent above the five-year average of 73.

It's not a trend that's comforting, and it's certainly not of comfort to the people of Lac-Mégantic.

Senator Mercer: You're not making us feel good. That's not your job; you are here to give us information.

réglementation et leur rôle essentiel en tant que gardiens du bien public.

Merci.

Le vice-président : Merci, monsieur Campbell pour votre présentation. C'est maintenant au tour des sénateurs de poser des questions.

Le sénateur Mercer : Monsieur Campbell, merci beaucoup de votre présence. Vous avez commencé par dire que vous allez vous concentrer sur le transport du pétrole par le rail, et vous avez fait référence à un certain nombre de choses. Lac-Mégantic nous a appris que tout n'allait pas pour le mieux dans le domaine du transport du pétrole par rail, et vous avez signalé certains problèmes au sein du ministère dont nous reparlerons au cours de notre étude.

Toutefois, si vous acceptez la prémisse que l'on doit transporter le produit de l'Alberta et la Saskatchewan au marché, et espérons-le jusqu'à un terminal maritime, le marché ne se réduisant pas seulement à nos amis américains, pensez-vous que passer du transport par rail au transport par un oléoduc serait plus payant?

M. Campbell : J'ai pris connaissance en partie des témoignages précédents du Fraser Institute, et lorsqu'on tient compte des pertes en vies humaines, l'oléoduc, sur la base de l'expérience canadienne, est beaucoup plus sécuritaire. Je ne suis pas qualifié pour faire cette comparaison. Je sais ce que disent les statistiques. Je crois l'avoir entendu ici ce soir. Les deux sont extrêmement sûrs.

Les statistiques du Bureau de la sécurité des transports du Canada concernant les déraillements sur les voies principales faisant intervenir des produits dangereux, lorsqu'on compare 2013 à 2014, montre que le nombre de déraillements sur les voies principales est passé de 11 à 25, c'est-à-dire qu'il a plus que doublé. En 2012, il y en avait eu 5. La tendance est préoccupante.

Il suffit d'un accident, et les gens de Lac-Mégantic ont payé le prix, et les gens de Gogama n'ont pas eu à déplorer de perte de vies humaines de justesse. Il y a eu un déraillement là, il y a à peu près un an. En fait, il y a eu deux déraillements, l'un très près de la ville. Les dégâts à l'environnement ont été importants. Les travaux de nettoyage se poursuivent et la faune et l'eau ont également souffert.

Voici un autre chiffre que j'ai trouvé dans les statistiques du BST pendant que je préparais mon audition d'aujourd'hui et c'est à peu près ce que j'ai de plus récent, au cours des six premiers mois de 2015, le nombre d'accidents par million de miles-train faisant intervenir des produits dangereux s'est établi à 97, soit 33 p. 100 au-dessus de la moyenne sur 5 ans de 73.

C'est une tendance qui dérange et qui n'est certainement pas faite pour rassurer les gens de Lac-Mégantic.

Le sénateur Mercer : Vous ne nous faites pas nous sentir bien. Ce n'est pas votre travail; vous êtes ici pour nous donner des informations.

You acknowledged the value of regulations. I think those were your actual words. We have respect for regulations. One of things we're concerned about with regulations is going too far or regulating too much. Is there an example of anyone who has found a fine balance with regulations in the transportation of dangerous goods?

Mr. Campbell: That's the job of policymakers. First and foremost, the public wants to be protected. That's the public interest. There is also a public interest in the economy. Obviously I would privilege safety over the economy and take a precautionary principle approach. It is better to err on the side of caution. That would be my response to that.

Senator Greene: Senator Mercer actually asked the questions I was going to ask, and I have been trying to think of a new way to ask the same questions, and I really can't. I thank you very much.

Senator Unger: Thank you, Mr. Campbell. Can you tell me again what "regulatory capture" is?

Mr. Campbell: As I said, it's a common phenomenon that has been determined to be in existence in widely diverse disasters. In the case of Fukushima, it is another way of saying it is an overly cozy relationship.

The rail industry in this case is very powerful and always has been, but it is when there is routine or systematic evidence that regulations are made in the interests of the regulator, sacrificing the public interest. In my experience from looking at the Lac-Mégantic disaster, there is prima facie evidence of regulatory capture. It is one of the factors that needs to be understood and taken into consideration as we go forward and try to develop the safest possible regulatory system.

All the facts have not come out in this, and that's why I really believe there needs to be a public inquiry. The civil cases have been shut down. The Department of Transport isn't in a position to investigate itself, and the Transportation Safety Board was limited in what it could do. Again, it's to make the case for an independent inquiry. Regulatory capture would be one of the contributing factors that I think needs to be investigated.

Senator Unger: Thank you for that clarification. I was thinking something like Stockholm syndrome, but with regard specifically to calamities or disasters like this. Why does regulatory capture happen?

Vous avez reconnu la valeur de la réglementation. Je pense que ce sont les mots mêmes que vous avez employés. Nous traitons la réglementation avec respect. L'une des choses qui nous préoccupent dans la réglementation, c'est le risque d'aller trop loin ou de trop réglementer. Existe-t-il un exemple de quelqu'un qui aurait trouvé le juste équilibre en matière de réglementation du transport des produits dangereux?

M. Campbell : C'est la tâche des responsables des politiques. Avant tout, le public veut être protégé. C'est l'intérêt public. Il y aussi un intérêt public relatif à l'économie. Évidemment je privilégierais la sécurité par rapport à l'économie et m'en remettrais au principe de précaution dans mon approche. Mieux vaut pécher par excès de prudence. Voilà la réponse que je ferais à cela.

Le sénateur Greene : Le sénateur Mercer vient de poser les questions que je voulais poser et je cherchais un moyen différent de poser la même question, mais je n'y parviens pas. Je vous remercie infiniment.

La sénatrice Unger : Merci, monsieur Campbell. Pouvez-vous me rappeler ce que veut dire « regulatory capture », détournement de la réglementation, dans le texte en français?

M. Campbell : Comme je le disais, il s'agit d'un phénomène commun dont on a constaté l'existence dans des catastrophes très différentes. Dans le cas de Fukushima, c'est une autre façon de dire qu'il y avait des rapports de copinage.

L'industrie du rail dans le cas qui nous occupe est très puissante et l'a toujours été, mais c'est lorsqu'on constate que de manière routinière et systématique la réglementation vise à répondre aux intérêts du réglementé et que l'autorité de réglementation sacrifie l'intérêt public. Sur la base de mon expérience, lorsque j'examine la catastrophe de Lac-Mégantic, il apparaît à première vue qu'il y a détournement de la réglementation. C'est l'un des facteurs qu'il faut comprendre et prendre en considération dans la poursuite de nos efforts pour mettre en place un système de réglementation assurant le maximum de sécurité.

Tous les faits n'ont pas été mis à jour dans ce cas, et c'est pourquoi j'estime qu'il est nécessaire de mener une enquête publique. Les poursuites au civil ont été bloquées. Le ministère des Transports n'est pas dans une position où il peut mener l'enquête lui-même, et le Bureau de la sécurité des transports du Canada était limité dans son action. Je préconise une fois de plus la tenue d'une enquête indépendante. Le détournement de réglementation est l'un des facteurs de la catastrophe sur lequel devra se pencher l'enquête.

La sénatrice Unger : Merci pour cet éclaircissement. Je pensais à quelque chose comme le syndrome de Stockholm, mais se rapportant plus précisément à des calamités et des catastrophes comme celle-ci. Pourquoi y a-t-il détournement de réglementation?

Mr. Campbell: It just does. It happens. It exists, and there is evidence of it. The obligation of companies is first and foremost to their shareholders. Their concern first and foremost is with profits and costs.

The regulators have the broader public interest, and others have made that observation. The recent Auditor General report was completed just before Lac-Mégantic, but it was published at the end of 2013, and one of its critiques was the process of safety management systems, which is integral to the regulatory regime. It noted that in a situation where companies are effectively self-regulating, it's supposed to be an additional layer to regulation, but in the absence of strong oversight, meaning on-site inspections, they are effectively self-regulating, and the Auditor General noted that conflict of interest between the corporate and the public interests. That's where the role of the regulator comes in.

One of the points I'm trying to make is that there's a weakness in the regulator partly due to institutions being not adequately resourced. I've interviewed people, former insiders, who told me that the large majority of senior staff actually come from the industry and are not able to leave their railway hats behind and remember that they are looking out for the public good.

There is a problem. I've suggested a possible way to increase the resistance of the agency to regulatory capture is to ensure that when that transition happens, there are proper conflict of interest guidelines. The Auditor General has also made that point and other forms of accountability to ensure that independence.

Senator Unger: Thank you for that. When I first heard about the Lac-Mégantic disaster, I was travelling with the Energy Committee. We were in Vancouver, and we were just completing a lengthy study on the safe transportation of hydrocarbons. We heard about this disaster. News was coming in very piecemeal and slowly. When I heard that a train had been parked on a hill above a town below and left overnight, I thought to myself, who would make such a decision? Who would do that?

Mr. Campbell: Yes.

Senator Unger: I'm wondering what share of blame would go to human error. Exxon Valdez, for example, happened because of human error, and to my thinking, a certain degree of human error would be contributed to this.

Mr. Campbell: I was at a friend's cottage, and she was reviewing a book for one of her courses. It was actually on the Ocean Ranger. We heard about this, and like millions, we saw the photos and it was just horrific.

I'm not a railway expert. I'm a policy analyst. I've been in that field for 30 years. I felt I had a framework of analysis that would help me analyze this and provide some independence, because as soon as the accident happened it was blame game.

M. Campbell : Cela se produit. Cela arrive. Cela existe et on en a la preuve. La première obligation des sociétés est à l'égard de leurs actionnaires. Elles se préoccupent avant tout des profits et des coûts.

Les régulateurs veillent à l'intérêt public en général et d'autres ont fait ce commentaire. Le dernier rapport du vérificateur général a été rédigé avant Lac-Mégantic, mais il a été publié fin 2013, et il critiquait entre autres choses le processus des systèmes de gestion de sécurité, qui fait partie intégrante du régime réglementaire. Il relevait que dans une situation où les compagnies en fait s'autoréglementent, il est censé y avoir une couche supplémentaire de réglementation, mais en l'absence d'un fort mécanisme de surveillance, à savoir d'inspections sur le terrain, dans la pratique, elles s'autoréglementent, et le vérificateur général signalait qu'il y avait là un conflit entre les intérêts public et privé. C'est là que le régulateur a son rôle à jouer.

Ce que j'essaie de dire, c'est qu'il y a une faiblesse dans la réglementation en raison en partie de l'insuffisance des ressources accordées aux institutions. J'ai interviewé des gens qui s'occupaient autrefois de réglementation, ils m'ont dit que la grande majorité des cadres venaient en fait de l'industrie et n'arrivent pas à se défaire de leur casquette des chemins de fer pour se mettre dans la tête qu'ils doivent défendre l'intérêt public.

C'est un problème. J'ai suggéré un moyen qui pourrait renforcer la résistance de l'agence aux tentatives de détournement de la réglementation et qui consiste à s'assurer, qu'au moment de la transition, les directives appropriées en matière de conflits d'intérêts soient en place. Le vérificateur général a également insisté là-dessus et sur d'autres obligations de reddition de comptes visant à assurer l'indépendance nécessaire.

La sénatrice Unger : Je vous remercie pour cela. Lorsque j'ai appris la nouvelle du désastre à Lac-Mégantic, je voyageais avec le comité de l'énergie. Nous étions à Vancouver, où l'on terminait une longue étude sur la sécurité des transports des hydrocarbures. La nouvelle du désastre nous est parvenue. L'information arrivait par bribes, au compte-goutte. Lorsque j'ai appris que l'on avait laissé un train stationné toute la nuit au-dessus d'une colline surplombant la ville, je me suis demandé qui pouvait avoir pris une telle décision? Qui ferait pareille chose?

M. Campbell : Oui.

La sénatrice Unger : Je me demande dans quelle mesure c'est imputable à une erreur humaine. La catastrophe d'Exxon Valdez, par exemple, était due à une erreur humaine, et je crois que c'est en partie le cas ici.

M. Campbell : J'étais chez une amie, à son chalet, et elle potassait un livre pour l'un de ses cours. Il était question de l'Ocean Ranger. Nous en avons entendu parler comme tant d'autres, nous avons vu les photos, c'était épouvantable.

Je ne suis pas expert en matière de chemin de fer. Mon domaine, c'est l'analyse des politiques. Cela fait 30 ans que je m'occupe de cela. J'avais le sentiment que je disposais d'un cadre d'analyse qui pouvait m'aider à analyser cela avec un certain

Everybody was blaming everybody else. I thought I could provide an independent, outsider perspective on this. Then I learned that my colleague lost three of her family members in that accident, so that injected a personal motivation. It's going on three years since I've been doing this.

You mentioned the train was left unattended on the main track. Something came out in the TSB report, and it was buried. It was only the work of an intrepid *Globe and Mail* reporter who discovered that the company had given explicit instructions not to set the automatic brake on the cars. There are three brakes; the independent brake on the locomotives, the automatic brake on the cars, and the hand brakes. We know that the hand brake part of it has been quite public, and I could talk about that.

The point is, though, how did Transport Canada let this company instruct its employees not to set the automatic brake? It was in the special instructions. Was it in the safety management system? We don't know that because they're not made public.

Then there is the question of unattended trains. Right after the accident, Transport Canada brought in an emergency directive. One was no more single-person freight train operations. Why single-person train operations were allowed is another story, which I think is incredibly important from a regulatory capture perspective. Another directive prohibited unattended trains on the main track. That regulation was reversed about six months later. Proposals were made from the railway association. There were measures proposed and accepted by Transport Canada to provide an equivalent level of safety.

I can't evaluate whether they provide an equivalent level of safety. Some people I've talked to say it's backsliding or diluting regulations, but there you have it. Freight trains carrying dangerous goods are still allowed, subject to certain conditions, to be parked unattended.

Senator Unger: Last week we had a railway company come in. I believe that industry has learned from huge mistakes like that, and I believe that they are working hard to try to improve their safety records. Indeed, the people that came in, their first thought really was about safety. They have developed a certain type of app which can be used to report. I won't go into all the details, but I was impressed.

degré d'indépendance, parce que sitôt après l'accident, la chasse aux coupables a commencé. Tout le monde blâmait tout le monde. Je me sentais en mesure de fournir un point de vue extérieur indépendant sur la question. Puis j'ai appris que ma collègue avait perdu trois membres de sa famille dans cet accident, ce qui m'a fait me sentir personnellement motivé. Cela fera bientôt trois ans que je m'occupe de cela.

Vous avez signalé que le train avait été laissé sans surveillance sur la voie principale. Le rapport du BST abordait la question, mais il a été enterré. Seul le travail d'un intrépide reporteur du *Globe and Mail* a permis de découvrir que la compagnie avait donné explicitement pour instruction de ne pas activer le frein automatique sur les wagons. Il y a trois freins; le frein indépendant sur les locomotives, le frein automatique sur les wagons, et les freins à main. On sait que la partie relative au frein à main a été débattue publiquement, et je pourrais en parler.

La question est de savoir, cependant, comment il se fait que Transports Canada ait laissé cette compagnie donner pour instruction à ses employés de ne pas activer le frein automatique? Cela figurait dans les instructions spéciales. C'était prévu dans le système de gestion de la sécurité? Nous ne savons pas parce que n'est pas rendu public.

Ensuite il y a la question des trains laissés sans surveillance. Immédiatement après l'accident, Transports Canada a adopté une directive d'urgence. L'une interdisait qu'un train de marchandises puisse circuler désormais avec un seul employé à bord. Pourquoi cela avait-il été permis jusque-là est une autre question, d'une importance incroyable, selon moi, du point de vue de la réglementation. Une autre directive interdisait de laisser des trains sans surveillance sur la voie principale. Directive qui devait être annulée six mois plus tard. Des propositions furent faites par l'Association des chemins de fer du Canada. Des mesures ont été proposées et acceptées par Transports Canada visant à assurer un niveau de sécurité équivalent.

Je ne suis pas en mesure d'évaluer si elles assurent un niveau de sécurité équivalent. De l'avis de certaines personnes auxquelles j'ai parlé, elles marquent un recul et un assouplissement de la réglementation. Voilà qui est dit. Des trains de marchandises transportant des marchandises dangereuses sont toujours autorisés, dans certaines conditions, à stationner, sans surveillance.

La sénatrice Unger : La semaine dernière nous avions une compagnie de chemin de fer qui témoignait. Je pense que l'industrie a appris de ces énormes erreurs, et je crois qu'elle travaille dur pour améliorer son bilan en matière de sécurité. En fait, les personnes qui sont venues témoigner, pensaient avant tout à la sécurité. Ils ont mis au point un certain type d'application qui sert à l'élaboration des rapports. Je n'entrerai pas dans les détails, mais cela m'a impressionné.

I really feel that pipeline and railway are both working hard. The last thing they want is another disaster like that. Would you agree that they are working to improve these records? I'm sure the government transportation system has gone through some soul searching as well.

Mr. Campbell: I think there is that continual tension. There have been improvements in rail safety. There are still problems. I don't understand, for example, why measures still aren't in place that would ensure that volatile components of oil or diluted bitumen are removed before transportation of oil takes place.

I would question why the companies are not more insistent or okay with an increase in on-site inspections by Transport Canada. I understand there's a certain reluctance and a feeling that with the safety management in place, they know best and they're doing it. There's another side to this. If safety management systems are going to operate properly, there needs to be that traditional oversight as well as the company side of it and the safety culture, which is all important. If you're not having those on-site inspections, you're not getting that assurance that you've got the safest possible rail transportation, and that is my preoccupation. That's my assurance.

Senator Unger: Thank you very much.

The Deputy Chair: Mr. Campbell, I know your main presentation is about rail safety. However, I want to speak to you about something that intrigues me that you've written about before: It's comparing the way that the oil industry is managed in Norway to the way it's managed in Canada. I wonder if you could expand on that. I know you wrote an article a few years ago in regards to this — 1913. The oil world has changed — the price of oil. But I would like to hear your views on this and why you think the Norwegian management system is more advantageous in Norway and why we should emulate it.

Mr. Campbell: First of all, that work I did was back in 2012. I was invited by the Norwegian ambassador to spend some time in Norway. I greatly appreciated it; it was a great learning experience for me.

On the transportation side, there's very little transportation of oil by rail; it's mainly pipeline and marine. That's probably the case throughout Europe. I'm not absolutely sure, but I think there's not a basis for comparing, at least to my knowledge at this point, oil or transportation of dangerous goods by rail in Canada and elsewhere in Europe, including in Norway.

Je suis intimement convaincu que les pipelines et les chemins de fer font de gros efforts. La dernière des choses qu'ils veulent, c'est un autre désastre de ce genre. Seriez-vous d'accord pour dire qu'ils s'efforcent d'améliorer la sécurité? Je suis certain qu'on se livre à un examen de conscience au sein du système gouvernemental des transports également.

M. Campbell : Je pense que la tension reste présente. Il y a eu des améliorations dans la sécurité des chemins de fer. Des problèmes persistent. Je ne comprends pas, par exemple, pourquoi on n'a pas encore mis en place de mesures pour extraire les composantes volatiles du pétrole ou du goudron dilué avant le transport.

Je m'interroge sur les raisons pour lesquelles les compagnies n'insistent pas davantage pour que Transports Canada procède à des inspections sur le terrain ou n'y sont pas plus favorables. Je crois comprendre qu'elles manifestent des réticences et estiment avoir fait ce qu'elles devaient avec la mise en place de leur système de gestion de la sécurité, qu'elles savent mieux que quiconque ce qu'elles doivent faire et qu'elles le font. Il y a un autre aspect à cette question. Pour que les systèmes de gestion de la sécurité fonctionnent convenablement, il faut que la surveillance habituelle soit en place du côté de la compagnie également en rapport avec sa culture en matière de sécurité, qui constitue un facteur très important. Si vous n'avez pas ces inspections sur le terrain, vous n'avez pas la garantie que votre système de transport par rail offre des garanties optimales de sécurité, et c'est cela qui me chiffonne. C'est la garantie que je recherchais.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup.

Le vice-président : Monsieur Campbell, je sais que votre présentation principale traite de la sécurité du rail. Toutefois je voudrais vous parler de quelque chose qui m'intrigue dans vos écrits antérieurs : c'est votre comparaison du mode de gestion de l'industrie du pétrole en Norvège et au Canada. Je me demande si vous pourriez développer cela. Je sais que vous avez écrit un article il y a quelques années à ce sujet — en 1913. Le monde du pétrole a changé — son prix aussi. Je voudrais entendre votre point de vue là-dessus et les raisons pour lesquelles vous pensez que le système de gestion norvégien est plus avantageux et que nous devrions l'imiter.

M. Campbell : Tout d'abord, c'est en 2012 que j'ai fait ces travaux. L'ambassadeur norvégien m'avait invité à séjourner quelques temps en Norvège. J'ai beaucoup apprécié; l'expérience a été très instructive pour moi.

Pour ce qui est des transports, il n'y a pratiquement pas de transport de pétrole par le rail; il se fait surtout par pipelines et par bateau. C'est sans doute le cas partout en Europe. Je ne suis pas absolument certain, mais nous n'avons pas de base de comparaison, je crois, à ma connaissance en tout cas sur ce point, concernant le transport du pétrole de marchandises dangereuses par rail au Canada et ailleurs en Europe, y compris en Norvège.

My report was mainly concerned with the management of petroleum wealth and comparing Norway and Canada. Of course, they have different political systems. Canada's federal structure with split jurisdictions and so on is much more complex structures than Norway.

Oil was discovered there only in the very late 1960s. Very early on, they looked at a whole range of issues with respect to the management of oil and the appropriation and distribution of oil wealth. They decided to keep it largely in public hands. At the same time that they were developing their state oil company, Canada was developing its state oil company.

They reached a consensus in the early 1970s. They called it the "10 oil commandments" and they boiled it down into 10 very simple points. There was public management of the development, appropriation and distribution of oil wealth. It's not that there wasn't a role for the multinationals — of course there was a role — but they had a strong public service. They could evaluate and challenge. At the time, when they increased the taxes, the multinationals threatened to pull out. It didn't happen. The multinationals have been in there since that time, and they do quite well. But they have a pretty high tax on the companies: 78 per cent. The general corporate tax is about 50 per cent and another 30 per cent on the oil companies. And you know the comparison with Canada.

Its state oil company, which is a publicly traded company, is active worldwide, including in Canada, the U.S., et cetera.

One of the things they didn't do, which they did in Canada, especially in Alberta, was reduce other taxes as the oil revenue was pouring in. Norway didn't do that.

If you look at the overall personal GST-type taxes, consumption taxes are very high in Norway, as they are throughout Europe; they are among the highest. Someone asked earlier this evening about how they're able to provide this very generous social safety net. I think that's part of the reason.

They were also very conscientious environmentally. Gro Harlem Brundtland was the prime minister in the 1980s — the first UN report on climate change. So they had a carbon tax back in the early 1990s. Now, their carbon tax is the equivalent of $60 a barrel or something like that. It's not a big source of revenue compared to other revenue sources that the government has.

That's an encapsulation of some of the differences between Norway and Canada. Public management and a strong public service sector were certainly ingredients.

Mon rapport portait avant tout sur la gestion de la manne pétrolière et comparait la Norvège et le Canada. Bien sûr, leurs systèmes politiques sont différents. La structure fédérale du Canada avec son partage des pouvoirs, et cetera, est beaucoup plus complexe que celle de la Norvège.

Ce n'est qu'à la toute fin des années 1960 que l'on a découvert du pétrole là-bas. Très vite, ils se sont intéressés à toute une série de questions concernant la gestion du pétrole, le mode d'appropriation et de distribution des recettes pétrolières. Ils ont décidé de les garder pour l'essentiel dans le domaine public. En même temps que la Norvège mettait en place sa compagnie nationale du pétrole, le Canada faisait de même.

Au début des années 1970, ils ont abouti à un consensus. Ils l'ont appelé « les 10 commandements du secteur pétrolier; » il se résumait en 10 points très simples. La mise en valeur, l'appropriation et la distribution des recettes pétrolières et du potentiel pétrolier relevait de la gestion publique. Ce qui ne veut pas dire que les multinationales n'avaient pas leur rôle à jouer — évidemment, elles jouaient un rôle — mais dans le contexte d'un service public fort. Il avait des pouvoirs d'évaluation et de remise en question. Lorsque la décision a été prise d'augmenter les taxes, les multinationales ont menacé de plier bagage. Cela ne s'est pas produit. Les multinationales sont toujours là, et elles s'en sortent fort bien. Mais le taux d'imposition des sociétés y est passablement élevé : 78 p. 100. Le taux général d'imposition sur les sociétés est de l'ordre de 50 p. 100 auquel vient s'ajouter presque 30 p. 100 pour les sociétés pétrolières. Et vous savez comment cela se compare avec le Canada.

La compagnie pétrolière nationale de la Norvège, qui est cotée en bourse, est présente dans le monde entier, y compris au Canada, aux États-Unis, et cetera.

Ce qu'ils n'ont pas fait en Norvège, alors que cela s'est fait au Canada, en particulier en Alberta, c'est de diminuer les autres taxes lorsque les recettes pétrolières rentraient en abondance. La Norvège ne l'a pas fait.

Quand on examine le régime général de taxe sur les ventes, les taxes à la consommation sont très élevées en Norvège, comme c'est le cas partout en Europe; elles sont parmi les plus élevées. Quelqu'un a demandé plus tôt ce soir comment la Norvège pouvait financer un régime de sécurité sociale si généreux. Voilà, je crois, un élément de réponse.

Ils étaient également très attentifs à l'environnement. Gro Harlem Brundtland était premier ministre dans les années 1980 — lorsque l'ONU a publié son premier rapport sur le changement climatique. Ils ont mis en place une taxe sur le carbone dès le début des années 1990. Aujourd'hui, leur taxe sur le carbone équivaut à quelque 60 $ le baril. Ce n'est pas une grande source de revenus par rapport aux autres sources de revenus du gouvernement

Voilà, brièvement résumés, quelques-unes des différences entre la Norvège et le Canada. La gestion publique et un service public vigoureux en sont des ingrédients majeurs.

Senator Mercer: Thank you for your presentation. I want to touch on a couple of points you made in answering other questions.

You talked about employees of Transport Canada mainly coming from the industry.

Mr. Campbell: Yes.

Senator Mercer: I have managed some good-sized organizations, and I've always thought it was best when you had people who understood what was going on managing the process. I also want to make it clear I don't think we want to be critical of employees of Transport Canada without specific evidence that there's something wrong.

You sort of hinted that the regulations are made in the interests of the regulated as opposed to the general public, and I wrote a note to ask if you are suggesting collusion between the regulator and the regulated.

Mr. Campbell: I'm not assuming that.

Senator Mercer: You almost said "not necessarily."

Mr. Campbell: I don't have evidence of collusion.

Let me give you an example where I'm concerned about regulatory capture. It concerns single-person train operations and why MMA was allowed to operate its trains with a single operator — a company with a terrible safety record .

What I learned as I started investigating this is that the Railway Association of Canada redrafted the rules back in 2008. It consulted. It did so over the objections of the unions. It redrafted the rules, and there was a provision in there that it instituted called general rule M.

Basically, before general rule M, there was only one railway in Canada that could operate with a single operator, and that was a railway in northern Quebec and Labrador. They got a ministerial exemption to do that. With that ministerial exemption, they had to fulfill 69 conditions, I believe it was, to be able to operate. General rule M put that aside, so it no longer had to have a formal ministerial exemption.

So MMA, which had been in operation for 10 years and had seen this, wanted to have single-person train operations. Once general rule M came into place, it came back to Transport Canada. The Railway Association of Canada was very much an advocate on its behalf to bring in single-person train operations, even though the steel workers union; the company; and the union of transport employees, which organizes inspectors et cetera at Transport Canada, were opposed to single-person train operations. People in Transport Canada, in the regional office in Quebec, were opposed. There was all of this opposition.

Le sénateur Mercer : Merci pour votre présentation. Je voudrais revenir sur deux points que vous avez abordés dans vos réponses à d'autres questions.

Vous avez dit que les employés de Transports Canada viennent pour la plupart de l'industrie.

M. Campbell : Oui.

Le sénateur Mercer : J'ai géré des organisations de bonne taille, et j'ai toujours trouvé que c'était mieux d'avoir affaire à des gens qui comprenaient en quoi consistait le processus de gestion. Je tiens également à dire clairement que nous n'avons pas dans l'idée de critiquer les employés de Transports Canada en l'absence d'éléments précis montrant que quelque chose n'allait pas.

Vous avez laissé entendre que les règlements sont faits dans l'intérêt des réglementés plutôt que du grand public, et j'ai rédigé une note pour demander si vous laissez entendre qu'il y a collusion entre l'autorité de réglementation et les organismes réglementés.

M. Campbell : Je ne le sous-entends pas.

Le sénateur Mercer : Vous avez failli dire « pas nécessairement. »

M. Campbell : Je n'ai pas de preuve de collusion.

Laissez-moi vous donner un exemple de la façon dont, comme je le crains, la réglementation peut être contournée. Cela concerne la possibilité d'exploiter des trains avec un équipage d'une seule personne et les circonstances dans lesquelles la MMA, qui a un très mauvais palmarès en matière de sécurité, a été autorisée à le faire.

Lorsque j'ai commencé à enquêter là-dessus, j'ai appris que l'Association des chemins de fer du Canada avait modifié la réglementation en 2008. Elle a fait des consultations. Elle l'a fait malgré les objections — elle a modifié la réglementation, et a introduit une disposition dite règle générale M.

En gros, auparavant, il n'y avait qu'une compagnie de chemin de fer au Canada autorisée à exploiter en train à un employé, c'était une compagnie dans le nord du Québec et le Labrador. Elle bénéficiait d'une exemption ministérielle pour ce faire. Avec cette exemption ministérielle, elle devait remplir 69 conditions, sauf erreur, pour pouvoir opérer. La règle générale M a balayé cela, donc il n'était plus nécessaire d'avoir une exemption ministérielle officielle.

Alors, MMA, qui opérait depuis une dizaine d'années, a vu cela et a voulu exploiter des trains avec un équipage d'une seule personne. Une fois la règle générale M en place, elle s'est adressée de nouveau à Transports Canada. L'Association des chemins de fer du Canada a pris fait et cause pour elle, en faveur de l'introduction de trains à un seul employé, bien que le syndicat des ouvriers de la métallurgie, la compagnie, le syndicat des employés du transport, qui organise les inspecteurs et cetera à Transports Canada, se soient déclarés contre. Les gens de Transports Canada, ceux du bureau régional au Québec, y étaient opposés. Il y avait toute cette opposition.

Transport Canada itself had commissioned from the National Research Council a study of single-person train operation. It came back and recommended that before this goes ahead, that a pilot study be done, that there be an agreement on the route, and that there be careful evaluation before proceeding. This was maybe three or four months before MMA started operating its oil trains with a single-person operator. That was in July 2012 and it operated until July 2013.

I had seen email correspondence through an Access to Information request. That's one reason I'm suggesting that there be an independent judicial inquiry so that all that information is on the table and people are compelled to testify.

Senator Mercer: I don't disagree with that. We would all like to get to the bottom of this. I'm not against a judicial inquiry or some type of inquiry. I am very cautious, though, that we not point the finger at officials of Transport Canada or at the railway association without having that inquiry to back it up. I appreciate your testimony, but I am also concerned that we don't make decisions or recommendations based only on hearsay and without hard evidence. I have a good deal of faith in the people at Transport Canada, although I am concerned about the budgetary points you made. Governments like to balance budgets, but you don't balance budgets on issues that enforce regulations that have to do with safety. That's all I have to say.

Mr. Campbell: I agree.

Senator Unger: Can you tell me whether rail is facing a lack of social license, which, by the way, some witnesses before us previously described as something amorphous and no one really knows.

Mr. Campbell: The people of Lac-Mégantic had oil trains going through the community. They're not going through now. There's a delay for one year. Whether beginning in 2017 there will be oil trains or trains carrying dangerous goods going through, I don't know. If you've ever been to Lac-Mégantic, it is pretty scary to imagine what happened.

The people of Lac-Mégantic want a bypass. They believe that the government owes it to them. Mayors in other cities, such as Toronto and surrounding municipalities, have called for similar bypasses. I think in the case of Lac-Mégantic, it's particularly the case. They are also calling for a judicial inquiry because they feel that there are lots of unanswered questions. Until those questions are answered, they won't feel that the regulatory system is strong enough to ensure rail safety for their community and so that another Lac-Mégantic doesn't happen elsewhere in Canada.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Campbell. We appreciate your coming to see us this evening, and thank you for your time.

Transports Canada avait même commandité une étude au Conseil national de recherches sur ce sujet. Dans son rapport, celui-ci recommandait de faire une étude pilote avant d'aller de l'avant, en s'entendant sur le parcours à retenir, et en veillant à ce qu'il y ait une évaluation sérieuse avant de poursuivre. Cela trois ou quatre mois peut-être avant que MMA ne commence exploiter ses trains à un seul employé pour le transport du pétrole. C'était en juillet 2012 et elle les a exploités jusqu'en juillet 2013.

Suite à une demande d'accès à l'information, j'avais pris connaissance de la correspondance électronique, c'est la raison pour laquelle je suggère qu'il y ait une enquête judiciaire indépendante afin que toutes les informations soient mises sur la table et que les personnes soient citées à comparaître.

Le sénateur Mercer : Je ne suis pas contre. Nous souhaitons tous aller au fond des choses. Je ne suis pas contre une enquête judiciaire ou une enquête d'un genre ou d'une autre. Mais je ne voudrais surtout pas que l'on montre du doigt les officiels de Transports Canada ou de l'Association des chemins de fer avant que les résultats d'une enquête ne nous autorisent à le faire. J'apprécie votre témoignage, mais je veillerai à ce que nos décisions ou recommandations ne se fondent pas uniquement sur des ont dit en l'absence d'éléments probants. Je fais largement confiance au personnel de Transports Canada, encore que vos remarques sur le budget me tracassent. Les gouvernements aiment équilibrer leur budget, mais les préoccupations d'équilibre budgétaire doivent passer au second plan quand il s'agit de la réglementation en matière de sécurité. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. Campbell : Je suis d'accord.

La sénatrice Unger : Pouvez-vous me dire si le rail jouit ou non du permis d'exploitation social, que, entre parenthèses, certains témoins ont décrit comme quelque chose d'impossible à définir.

M. Campbell : les gens de Lac-Mégantic avaient des trains-citernes qui traversaient leur communauté. Ils ne la traversent pas maintenant. La traversée est suspendue pour un an. Y aura-t-il, début 2017, des trains chargés de pétrole ou de marchandises dangereuses qui la traverseront? Je n'en sais rien. Si vous n'êtes jamais allé à Lac-Mégantic, cela donne la frousse d'imaginer ce qui s'est passé.

Les gens de Lac-Mégantic veulent une voie de contournement. Ils estiment que le gouvernement le leur doit. Les maires d'autres villes comme Toronto et les municipalités environnantes, ont aussi demandé une voie d'évitement. Dans le cas de Lac-Mégantic, cela s'impose, je crois. Ils demandent aussi une enquête judiciaire parce qu'ils trouvent que de nombreuses questions restent encore sans réponse. Tant qu'ils n'auront pas ces réponses, ils n'auront pas le sentiment que la réglementation est suffisamment forte pour garantir la sécurité des transports ferroviaires pour leur communauté et pour garantir qu'il n'y aura pas un autre Lac-Mégantic ailleurs au Canada.

Le vice-président : Merci, monsieur Campbell. Nous vous savons gré d'être venu nous voir ce soir, et nous vous remercions de nous avoir accordé votre temps.

Mr. Campbell: Thank you for inviting me.

The Deputy Chair: Next week we will continue the study and hear from the Commissioner of the Environment and Sustainable Development, Teamsters Canada and Safe Rail Canada.

The meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, May 17, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, today the committee is continuing its review for the development of a strategy to facilitate the transportation of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West Coasts of Canada.

We have two panels.

[*Translation*]

For our first panel, from the Office of the Auditor General of Canada, we have Julie Gelfand, Commissioner of the Environment and Sustainable Development, and Kimberley Leach, Principal.

[*English*]

We will start with presentations from Ms. Gelfand and afterwards the senators will have questions for you.

Julie Gelfand, Commissioner of the Environment and Sustainable Development, Office of the Auditor General of Canada: Thank you for inviting us here today to contribute to your study on the transportation of crude oil. I'm accompanied by Kimberley Leach, an audit principal in my group and the person who ran the audit on the National Energy Board.

Transporting oil and gas in a safe manner is of critical importance. The Office of the Auditor General has presented several audit reports to Parliament on this issue. In 2013, the Auditor General conducted an audit of the oversight of rail safety.

The Commissioner of the Environment and Sustainable Development conducted an audit of the transportation of dangerous products in 2011 and an audit of oil spills from ships in 2010.

M. Campbell : Merci de m'avoir invité.

Le vice-président : La semaine prochaine nous poursuivrons notre étude et entendrons le commissaire à l'environnement et au développement durable, Teamsters Canada et Safe Rail Canada.

La séance est levée.

(Le comité s'ajourne.)

OTTAWA, le mardi 17 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour mener une étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, le comité poursuit aujourd'hui son examen d'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Nous recevrons deux groupes de témoins.

[*Français*]

Pour notre premier groupe, du Bureau du vérificateur général du Canada, nous accueillons Julie Gelfand, commissaire à l'environnement et au développement durable, et Kimberley Leach, directrice principale.

[*Traduction*]

Nous allons d'abord entendre la déclaration préliminaire de Mme Gelfand, puis les sénateurs auront des questions à vous poser.

Julie Gelfand, commissaire à l'environnement et au développement durable, Bureau du vérificateur général du Canada : Je vous remercie de nous avoir invités aujourd'hui pour prendre part à votre étude sur le transport du pétrole brut. Je suis accompagnée de Kimberley Leach, qui est directrice principale au sein de ma direction. C'est elle qui a mené la vérification de l'Office national de l'énergie.

Le transport du pétrole et du gaz naturel en toute sécurité est d'une importance critique. Le Bureau du vérificateur général a présenté divers rapports d'audit à ce sujet au Parlement. En 2013, le vérificateur général a réalisé un audit de la surveillance de la sécurité ferroviaire.

Le commissaire à l'environnement et au développement durable a effectué un audit du transport de produits dangereux en 2011 et des déversements de pétrole provenant de navires en 2010.

Today I will present an overview of our audit on the oversight of federally regulated pipelines that was included in the 2015 fall reports tabled in Parliament in January 2016.

The National Energy Board's mandate is to regulate pipelines, energy development and trade in the Canadian public interest. In its regulation of pipelines, the board sets the requirements that companies must satisfy to ensure the safe operation of approximately 73,000 kilometres of pipelines. These pipelines are used to transport oil and gas to customers in Canada and abroad.

Our audit examines some key aspects of the National Energy Board's oversight of federally regulated pipelines. Overall, we found that the board had made progress in some areas such as providing more access to information on incidents and compliance. However, we observed that the board needed to do more to keep pace with pipeline project proposals, the corresponding public interest and expectations and the new Pipeline Safety Act.

Our audit concluded that the board did not adequately track companies' implementation of pipeline approval conditions and that it was not consistently following up on companies' deficiencies. Some examples of deficiencies found in emergency procedure manuals included the failure to include descriptions and locations of emergency equipment, of emergency evacuation routes and of procedures for shutting down the pipeline.

The lack of follow-up on the deficiencies was also a finding in our 2011 audit of the transportation of dangerous products. In addition, we found that the board's data tracking systems were outdated and inefficient. We further concluded that the National Energy Board is facing ongoing challenges to recruit and retain specialists in pipeline integrity and regulatory compliance.

[*Translation*]

Another audit that may interest the committee is described in chapter 4, *Implementation of the Canadian Environmental Assessment Act*, 2012, of our 2014 fall report. Introduced as part of the government's *Responsible Resource Development plan*, the Canadian Environmental Assessment Act, 2012, aimed to make the review process for major projects more predictable and timely, strengthen environmental protection, and enhance consultations with Aboriginal peoples.

In our audit, we examined whether the National Energy Board was taking steps to implement the act. An objective of the act was to enhance Aboriginal engagement. Many Aboriginal peoples were concerned that they did not have the capacity to participate

Aujourd'hui, je vais vous parler de notre rapport d'audit de l'automne 2015 sur la surveillance des pipelines de compétence fédérale, qui a été déposé au Parlement en janvier 2016.

Le mandat de l'Office national de l'énergie est de réglementer, dans l'intérêt public du Canada, les pipelines ainsi que la mise en valeur et le commerce de l'énergie. Dans sa réglementation concernant les pipelines, l'Office établit les exigences que doivent respecter les compagnies pour exploiter près de 73 000 kilomètres de pipelines de façon sécuritaire. Ces pipelines servent à acheminer du pétrole et du gaz naturel à des clients canadiens et étrangers.

Notre audit a permis d'examiner des aspects clés de la surveillance réglementaire exercée par l'Office national de l'énergie sur les pipelines de compétence fédérale. Dans l'ensemble, des progrès ont été réalisés à certains égards, comme l'accès à l'information sur les incidents et la conformité. Toutefois, nous avons aussi remarqué que l'office devait faire plus pour s'adapter et évoluer au rythme des propositions de projets de pipeline, de l'intérêt et des attentes du public et de la nouvelle Loi sur la sûreté des pipelines.

Au terme de notre audit, nous avons conclu que l'office n'avait pas surveillé de manière adéquate la mise en œuvre, par les compagnies, des conditions imposées lors de l'approbation des projets de pipelines, ni fait systématiquement des suivis des lacunes. Parmi les lacunes que nous avons relevées dans les manuels de procédures d'urgence, il y avait le fait que les équipements d'urgence n'étaient pas décrits et qu'il n'y avait aucune indication touchant leur emplacement, les voies d'évacuation d'urgence et les procédures de fermeture des pipelines.

Cette absence de suivi concernant les lacunes avait aussi été constatée lors de notre audit de 2011 sur le transport de produits dangereux. Nous avons aussi constaté que les systèmes de suivi des données de l'office étaient désuets et inefficaces. Par ailleurs, nous avons conclu que l'Office éprouvait toujours des difficultés à recruter et à maintenir en poste des employés spécialisés dans l'intégrité des pipelines et la conformité réglementaire.

[*Français*]

Un autre audit qui pourrait intéresser le comité est présenté dans le chapitre 4 du rapport de l'automne 2014, intitulé « La mise en œuvre de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (2012) ». Présentée dans le cadre du plan gouvernemental intitulé *Développement responsable des ressources*, la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012) vise à améliorer les délais d'exécution et la prévisibilité du processus d'examen des grands projets, à renforcer la protection de l'environnement et à améliorer les consultations auprès des peuples autochtones.

Dans le cadre de cet audit, nous avons vérifié si l'Office national de l'énergie avait pris les mesures nécessaires pour mettre en application la loi. Un des objectifs de cette loi est d'accroître la participation des Autochtones. Beaucoup de peuples autochtones

meaningfully in the National Energy Board's environmental assessment process. The reduced contribution made by these groups may have diminished public confidence in environmental assessments.

As you know, we provide Parliament with information that can be used by parliamentary committees when they conduct hearings on our reports or on audit-related topics. Attached to this opening statement is a list of questions you may wish to ask department officials regarding our audit of the oversight of federally regulated pipelines. I hope you will find this information useful.

Mr. Chair, that concludes my opening remarks. We are happy to answer any questions you may have.

The Chair: Thank you, Ms. Gelfand.

[*English*]

Senator Doyle: You mentioned in your 2015 fall report that the NEB had not lived up to, for want of a better term, its responsibilities in tracking the approval conditions of pipelines. Has there been any improvement in those areas since your report in 2015 of the NEB following up on tracking the approval conditions and what have you?

Ms. Gelfand: Unfortunately, we can only speak about what we found during the period of our audit. If there have been any improvements, it's not something we can comment on because we haven't gone in to audit that.

What we found when we went in was that in about 50 per cent of the cases the NEB had not followed up on the approval conditions.

Senator Doyle: Would these concerns affect public confidence in the regulatory process?

Ms. Gelfand: I guess that's a value judgment. We found that, as I said, in 50 per cent of the cases, both for approval conditions and for regulations. There are two sets of rules, if you may. Approval conditions are for individual pipelines, so some pipelines have 25 approval conditions; some pipelines have 200 approval conditions. They are very specific to each pipeline.

There is a set of regulations that apply to all pipelines. We took representative samples of those approval conditions and those regulations to see whether or not the NEB was doing its job of tracking and following up whether or not those approval conditions or regulations were being found. In both cases,

se sont dits préoccupés par le fait qu'ils ne pouvaient pas participer de manière significative au processus d'évaluation environnementale de l'office. Cela a réduit l'apport de ces groupes et pourrait avoir miné la confiance de la population à l'égard des évaluations environnementales.

Enfin, comme vous le savez, nous communiquons au Parlement de l'information que les membres des comités parlementaires peuvent utiliser lorsqu'ils tiennent des audiences sur nos rapports ou sur des sujets liés à nos audits. Pour vous aider à cet égard, j'ai joint à ma déclaration d'ouverture une liste de questions que vous pourriez vouloir poser aux représentants des ministères au sujet de notre audit de la surveillance des pipelines de compétence fédérale. J'espère que cette information vous sera utile.

Monsieur le président, je termine ainsi ma déclaration d'ouverture. Nous serons heureuses de répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame Gelfand.

[*Traduction*]

Le sénateur Doyle : Vous avez mentionné, dans votre rapport de l'automne 2015, que l'office n'avait pas réussi, à défaut d'un terme mieux choisi, à s'acquitter de ses responsabilités relatives au suivi des conditions d'approbation des pipelines. Y a-t-il eu des améliorations à ce chapitre depuis la publication de votre rapport de 2015 dans lequel vous parliez du suivi par l'office des conditions d'approbation? Qu'avez-vous constaté?

Mme Gelfand : Malheureusement, nous ne pouvons parler que de ce que nous avons observé pendant la période de vérification. S'il y avait eu des améliorations, nous ne pourrions pas les commenter, parce que nous n'en avons pas fait l'évaluation.

Ce que nous avions constaté à l'époque, c'est que, dans 50 p. 100 des cas environ, l'office n'avait pas assuré le suivi des conditions d'approbation.

Le sénateur Doyle : Est-ce que ces préoccupations ont une incidence sur la confiance du public à l'égard du processus de réglementation?

Mme Gelfand : Je dirais qu'il s'agit là d'un jugement de valeur. C'est ce que nous avons constaté, comme je l'ai dit, dans 50 p. 100 des cas, tant en ce qui concerne les conditions d'approbation qu'en ce qui concerne les règlements. Il y a deux types de règlements, si vous voulez. Les conditions d'approbation sont établies pour chacun des pipelines, ce qui fait que certains pipelines sont visés par 25 conditions d'approbation et d'autres, par 200 conditions d'approbation. Ces conditions sont propres à chaque pipeline.

Il y a aussi des règlements qui s'appliquent à tous les pipelines. Nous avons choisi des échantillons représentatifs de toutes ces conditions d'approbation et de tous ces règlements pour voir si l'office faisait ou non son travail en matière de suivi et s'il cherchait à vérifier si les conditions d'approbation et les

approximately 50 per cent of the time we found that the NEB was not doing its job in following up on approval conditions nor following up on company compliance.

Senator Doyle: So is the NEB the proper mechanism to both regulate and enforce its rulings or should there be maybe another agency that might be tasked with the enforcement?

Ms. Gelfand: That's a very interesting question. Right now, I believe it is the mandate of the NEB to set the approval conditions and to follow up and regulate the pipelines. They have approximately 100 companies and approximately 73,000 kilometres of pipelines. There are provincial regulators that exist for provincial pipelines — ones that don't cross either provincial boundaries or Canadian-U.S. boundaries. Essentially the job of the NEB is to set those approval conditions and follow up. That's its job.

Senator Doyle: You mentioned the indigenous groups that were not able to participate in the environmental process. Shouldn't the federal government be making funding available if they need capital to do that kind of work?

Ms. Gelfand: My understanding is that the federal government, in certain circumstances, does provide funding for intervenors and participants to participate in the environmental assessment process.

What we found when we looked at the National Energy Board's public participation guidance was that it didn't refer to the new act. In fact, it applied its own standing test to decide who would participate, so either you could participate or you couldn't and the NEB decided that.

Once they decided that you had standing, you were an intervenor, a commentator or "other." This was not in line with the new Canadian Environmental Assessment Act, 2012, and we made a recommendation that they bring their environmental assessment process in line with the new act.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Welcome to the committee and thank you for your report. I have a few quick questions.

In 2013, an audit of oil transportation by rail was conducted, correct?

Ms. Gelfand: Rail transportation, yes.

Senator Boisvenu: Have there ever been audits of land transportation by truck and of transportation by navigable waterways?

règlements étaient respectés. Dans les deux cas, nous avons constaté que, dans environ 50 p. 100 des cas, l'office ne faisait pas un suivi adéquat des conditions d'approbation ou de la conformité des compagnies.

Le sénateur Doyle : Donc, l'office est-il le mécanisme approprié pour réglementer et, à la fois, faire respecter sa réglementation? Peut-être faudrait-il confier à un autre organisme les tâches liées à l'exécution de la loi?

Mme Gelfand : C'est une question très intéressante. À l'heure actuelle, je crois que le mandat de l'office prévoit que ce dernier doit établir les conditions d'approbation, en faire le suivi et établir une réglementation touchant les pipelines. Nous parlons d'une centaine d'entreprises et d'environ 73 000 kilomètres de pipeline. Il y a des organismes de réglementation provinciaux pour les pipelines provinciaux, c'est-à-dire qui ne traversent ni frontière provinciale, ni frontière avec les États-Unis. Essentiellement, l'office est chargé d'établir les conditions d'approbation et d'en faire le suivi. C'est son travail.

Le sénateur Doyle : Vous avez dit que certains groupes autochtones n'ont pas pu participer au processus environnemental. Le gouvernement fédéral ne doit-il pas leur donner accès à du financement s'ils ont besoin de capitaux pour mener ce type d'activité?

Mme Gelfand : Si j'ai bien compris, le gouvernement fédéral va en effet, dans certaines circonstances, verser un financement aux intervenants et aux participants du processus d'évaluation environnementale.

En examinant les lignes directrices sur la participation publique de l'Office national de l'énergie, nous avons constaté qu'il n'y était pas fait mention de la nouvelle loi. En fait, il utilise les mêmes critères que toujours pour déterminer qui peut participer; donc, c'est l'office qui décide à lui seul si vous pouvez participer ou non.

Quand l'office décide qu'une personne peut participer, ce sera à titre d'intervenant, de commentateur ou d'« autre ». Cela ne respecte pas la nouvelle Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012; nous avons donc recommandé à l'office d'harmoniser son processus d'évaluation environnementale avec ce que prévoit la nouvelle loi.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Mesdames, je vous souhaite la bienvenue au comité et je vous remercie de votre rapport. J'ai quelques petites questions à vous poser.

En 2013, un audit a été mené sur le transport du pétrole par voie ferroviaire, n'est-ce pas?

Mme Gelfand : Le transport ferroviaire, oui.

Le sénateur Boisvenu : Y a-t-il déjà eu des audits sur le transport terrestre par camion et par voies navigables?

Ms. Gelfand: We have not yet conducted an audit of land transportation by truck, but I believe that Ms. Leach conducted an audit of potential oil spills from marine vessels.

Senator Boisvenu: Who conducts the audits, your staff or contractors?

Ms. Gelfand: Our staff.

Senator Boisvenu: From your audits of either rail transportation, land transportation by truck, pipelines or navigable waterways, can you make a finding on the safest transportation method for the environment?

Ms. Gelfand: Unfortunately, we did not conduct studies to compare the different transportation methods. We conducted an audit of the oversight activities for each method and of the implementation for the rail and pipeline systems. However, we can't make findings because determining the safest transportation method was not the objective of the studies.

Senator Boisvenu: Can you make findings on the environmental impact?

Ms. Gelfand: We make findings on the regulator's work to determine whether it is being done properly.

Senator Boisvenu: I can understand that there may be administrative problems concerning the emergency measures, but do you make findings on the environmental impact? Your office deals with the environment. Is your work limited to only administrative matters or does it also involve verifying the environmental impact?

Ms. Gelfand: For the pipeline audit, we examined the conditions of approval and the regulations governing the pipeline companies. Here are two examples.

For one of its pipelines, a company had to submit to the National Energy Board a study of how the possible rupture of the pipeline would affect a caribou habitat. However, 10 years later, we discovered that the study was not on file.

Regarding a regulation, we learned that the National Energy Board audited a pipeline and found a crack with liquid sulfur leaking out of it. The National Energy Board told the company that the crack needed to be repaired, but no follow-up was recorded. The National Energy Board still does not know whether this situation is resolved.

Senator Boisvenu: You therefore do not make findings on the environmental effectiveness of transportation methods.

Ms. Gelfand: We have not yet conducted a study or audit to determine which transportation system is the safest. Up to this point, we have not looked into the issue, but we can still do so.

Mme Gelfand : Nous ne l'avons pas encore fait pour le transport terrestre par camion, mais je crois que Mme Leach en a fait un sur le potentiel des échappements d'huile provenant des vaisseaux marins.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce le personnel de la commission ou des contractants qui font les audits?

Mme Gelfand : C'est notre personnel.

Le sénateur Boisvenu : Dans le cadre des audits que vous avez faits, que ce soit pour les voies ferroviaires, les voies terrestres par camion, les oléoducs ou les voies navigables, tirez-vous une conclusion quant au moyen de transport le plus sécuritaire au chapitre de l'environnement?

Mme Gelfand : Malheureusement, nous n'avons pas fait d'études pour comparer les différentes méthodes de transport. Nous avons mené un audit sur les activités de surveillance de chacun, sur la mise en œuvre pour le système ferroviaire et le système d'oléoducs, mais nous ne pouvons pas tirer de conclusions, car ce n'était pas l'objectif des études de déterminer le mode de transport le plus sécuritaire.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que vous tirez des conclusions par rapport à l'impact sur l'environnement?

Mme Gelfand : Nous tirons des conclusions sur le travail que fait le régulateur, pour déterminer s'il fait bien son travail.

Le sénateur Boisvenu : Je peux comprendre qu'il puisse y avoir des problèmes d'ordre administratif concernant les mesures d'urgence, mais tirez-vous des conclusions sur l'impact environnemental? Votre commission traite de l'environnement. Votre travail se limite-t-il seulement aux aspects administratifs ou consiste-t-il également à vérifier l'impact sur l'environnement?

Mme Gelfand : Dans le cas de l'audit sur les oléoducs, nous avons examiné les conditions d'approbation et les règlements qui régissent les compagnies d'oléoducs. Permettez-moi de vous donner deux exemples.

Une compagnie avait comme condition, pour un de ses oléoducs, de remettre à l'Office national de l'énergie une étude sur l'impact du bris possible de cet oléoduc sur un habitat de caribous. Or, 10 ans plus tard, nous avons découvert que cette étude ne figurait pas au dossier.

Dans le cas d'un règlement, nous avons appris que l'Office national de l'énergie avait fait un audit sur un pipeline, où elle avait découvert une fissure d'où s'échappait du soufre liquide. L'Office national de l'énergie avait indiqué à la compagnie qu'elle devait réparer la fissure. Cependant, nous n'avons pas constaté de suivi. Donc, l'Office national de l'énergie ne sait toujours pas si cette situation est réglée.

Le sénateur Boisvenu : Ainsi, vous ne tirez pas de conclusion sur l'efficacité environnementale des moyens de transport.

Mme Gelfand : Nous n'avons pas encore fait d'étude ni d'audit pour déterminer quel système de transport est le plus sécuritaire. Nous ne nous sommes pas penchés sur cette question jusqu'à présent, mais nous pourrions toujours le faire.

[*English*]

Senator MacDonald: Thank you. I have a couple of questions. I want to pick up on something that Senator Doyle mentioned with regard to the Canadian Environmental Assessment Act of 2012. You mentioned that an objective of the act was to enhance Aboriginal engagement. Many Aboriginal peoples were concerned they did not have the capacity to participate meaningfully in the National Energy Board's environmental assessment process.

Why wouldn't they have the ability to participate meaningfully in the process? There is a duty to consult. I'm sure they would be asked to the table. Could you define that better for me? What was the issue?

Ms. Gelfand: One of the issues is the definition of what it means to participate meaningfully in the process. The NEB has not defined that particularly, therefore it becomes difficult to measure against it. We do performance audits, wherein we look at particular criteria and decide whether or not something has achieved that goal.

In that case, we surveyed many participants. We are going back now a few years. My recollection is we surveyed a lot of participants in the EA process, and we were told that they did not feel they had the capacity to meaningfully participate in the hearings.

Senator MacDonald: That's very general. I want you to break that down. When they say they found they didn't have the capacity, what does that mean?

Ms. Gelfand: I think you would have to ask members of the First Nations, Inuit and Aboriginal peoples. You would have to ask them that specifically.

Senator MacDonald: I had hoped that you would have known.

Ms. Gelfand: There is a very serious methodology around audits in terms of what we can and can't do. We have given you as much information as we can in the report on the environmental assessment. We indicate how the NEB sets up its system. It decides whether or not it applies its own standing test and then decides whether or not somebody comments or intervenes.

This is not in line with CEAA 2012. I'll give you an example. CEAA 2012 indicates that the board must hear from those who are directly affected by the project or those with relevant information or expertise.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald : Merci. J'ai deux ou trois questions. J'aimerais revenir sur quelque chose que le sénateur Doyle a mentionné, en parlant de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012. Vous avez dit qu'un des objectifs de cette loi était d'accroître la participation des Autochtones. Beaucoup d'Autochtones se sont dits préoccupés par le fait qu'ils ne pouvaient pas participer de manière significative au processus d'évaluation environnementale de l'Office national de l'énergie.

Pourquoi n'auraient-ils pas la capacité de participer de manière significative à ce processus? Il existe une obligation de consulter. Je suis certain qu'ils devraient être conviés à la table. Pourriez-vous m'offrir une meilleure définition? Quel était le problème?

Mme Gelfand : L'un des enjeux a trait à la définition de ce que signifie, justement, une participation significative au processus. L'office n'a pas défini cet aspect en particulier; c'est pourquoi il est difficile de le mesurer. Nous menons des audits de performance et nous utilisons des critères précis pour déterminer si un élément ou un autre ont atteint cet objectif.

Dans le cas qui nous occupe, nous avons mené une enquête auprès de nombreux participants. Cela remonte à quelques années. Si je me souviens bien, nous avons mené une enquête auprès d'un grand nombre de participants au processus d'évaluation environnementale, et ils nous ont dit qu'ils n'avaient pas l'impression d'avoir les capacités nécessaires pour participer de manière significative à ces audiences.

Le sénateur MacDonald : Votre réponse est très générale; j'aimerais que vous nous donniez des détails. Ils disent avoir constaté qu'ils n'avaient pas les capacités nécessaires, mais qu'est-ce que cela veut dire?

Mme Gelfand : Je crois que vous devriez demander aux membres des Premières Nations, aux Inuits et aux Autochtones. Il faudrait que vous leur posiez précisément cette question.

Le sénateur MacDonald : J'espérais que vous auriez une réponse.

Mme Gelfand : Il y a une méthodologie très rigide à respecter, quand nous menons des vérifications, et elle nous indique ce que nous pouvons faire et ce qu'il nous est interdit de faire. Nous vous avons donné toute l'information que nous pouvions vous donner dans le rapport d'évaluation environnementale. Nous avons expliqué comment l'office met son propre système en place. C'est lui qui décide s'il utilisera ou non ses propres vieux critères et qui décide si une personne peut faire un commentaire ou intervenir.

Cela n'est pas conforme à la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012. Je vais vous donner un exemple. La loi de 2012 prévoit que l'office doit entendre toute personne directement touchée par la réalisation du projet et toute

The NEB Act indicates that the board must hear from those who are directly affected — so it's the same — and may hear from those who have relevant information or expertise. The fact that they "may" hear and not "must" hear means that certain groups feel like they cannot participate meaningfully in the process, and that's where the NEB Act is not in line with CEAA 2012.

Senator MacDonald: I don't see anything there that would prevent someone from participating, but I'll go to the next question.

You said the reduced contribution made by these groups may have diminished public confidence in environmental assessments. How was their contribution reduced?

Ms. Gelfand: If they feel like they cannot participate meaningfully, if they have not been given intervenor status, for example — maybe they've only been given commentator status or "other" status — they feel like they cannot contribute meaningfully. That's a feeling that they have.

Senator MacDonald: That's a very subjective feeling. Anyway, thank you.

Senator Eggleton: Just skimming through your report from last fall, I see after every recommendation the board's response, and I haven't found one where the first word wasn't "agreed." They seem to have agreed with everything you recommended.

You've previously reported on the board, I think in 2011. Were there any others?

Ms. Gelfand: I'd have to ask Kim.

Kimberley Leach, Principal, Office of the Auditor General of Canada: Transportation of dangerous products was 2011, and then the 2012 chapter on environmental assessments were the two most recent.

Senator Eggleton: What happens in follow-up here? When you did your report of last fall, were you also following up on the previous reports as to whether or not they had completed the recommendations you made or whether there were still some outstanding?

Ms. Gelfand: I'll let Kim answer in more detail but, yes, normally when we go back to an entity, we try to do some follow-up. In this case we did that.

personne qui possède des renseignements pertinents ou une expertise appropriée.

La Loi sur l'Office national de l'énergie prévoit que l'office doit entendre toute personne directement touchée — c'est donc la même chose — et peut entendre toute personne qui possède des renseignements pertinents ou une expertise appropriée. Le verbe « pouvoir » qui est utilisé, plutôt que le verbe « devoir » fait en sorte que certains groupes ont l'impression de ne pas pouvoir participer de manière significative au processus, et c'est à cet égard que la Loi sur l'Office national de l'énergie n'est plus harmonisée avec la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012.

Le sénateur MacDonald : Je ne vois rien dans tout cela qui empêcherait quiconque de participer, mais je vais passer à la prochaine question.

Vous avez dit que l'apport réduit de ces groupes pourrait avoir miné la confiance de la population à l'égard des évaluations environnementales. À quels égards leur contribution a-t-elle été réduite?

Mme Gelfand : S'ils ont l'impression de ne pas pouvoir participer de manière significative, s'ils n'ont pas obtenu le statut d'intervenant, par exemple — s'ils n'ont été accueillis qu'à titre de commentateurs ou d'« autres » —, ils ont l'impression de ne pas pouvoir contribuer de manière significative. C'est leur impression.

Le sénateur MacDonald : C'est très subjectif. Quoi qu'il en soit, je vous remercie.

Le sénateur Eggleton : J'ai parcouru rapidement votre rapport de l'automne dernier, et j'ai vu que, après chacune des recommandations présentées, il y avait la réponse de l'office; je n'ai vu aucune réponse qui ne commençait pas par les mots « Recommandation acceptée ». Il semble que l'office a accepté toutes vos recommandations.

Vous avez déjà présenté un rapport sur l'office, en 2011, je crois. Y en a-t-il eu d'autres?

Mme Gelfand : Je vais devoir demander à Kim.

Kimberley Leach, directrice principale, Bureau du vérificateur général du Canada : Le transport des matières dangereuses, c'était en 2011, puis il y a eu en 2012 un chapitre sur les évaluations environnementales; ce sont là les deux plus récents.

Le sénateur Eggleton : Est-il question du suivi, dans ces rapports? Lorsque vous avez présenté votre rapport, l'automne dernier, est-ce que vous avez vous aussi fait un suivi par rapport aux rapports précédents afin de déterminer si l'office avait mis en œuvre les recommandations que vous lui aviez présentées ou s'il lui en restait encore à mettre en œuvre?

Mme Gelfand : Je vais laisser Kim vous donner une réponse plus détaillée, mais normalement, oui, lorsque nous faisons un autre rapport sur une entité donnée, nous essayons de faire un certain suivi. C'est ce que nous avons fait cette fois-ci.

Can I comment on the board agreeing with most of our recommendations? For the most part most entities that are audited will eventually agree with the recommendations. That's a pretty normal thing.

I will pass it over to Kim in terms of where we followed up.

Ms. Leach: I would also like to add that the National Energy Board developed a very comprehensive corrective action plan. The responses to the recommendations you see in the chapter were followed by a comprehensive corrective action plan and they made progress on that. That's posted on their website as well.

On the issue of follow-up, there was a 2011 chapter we did on the transportation of dangerous products where we looked at the National Energy Board and looked at specific things. We looked at the Emergency Procedures Manuals and looked to see where there were deficiencies.

Companies prepare emergency procedures manuals and submit those to the National Energy Board. The NEB reviews those to see if there are deficiencies, and if there are they are to follow up with the companies to ensure those are corrected.

In 2011, we took a sample of 30 manuals and looked to see if the deficiencies had been corrected. We found that only 1 in 30 had been corrected. In this audit, we followed up and took another example of 30, and we found in this case that 15 had been corrected.

Senator Eggleton: Is that 15 out of 30?

Ms. Leach: Sorry, it was 20 out of 30, so there were still 10. One-third were still deficient. That's why we can say there was progress, because previously there was just one.

Senator Eggleton: Several years later.

Ms. Leach: There was progress, but we still view that as a concern.

Senator Eggleton: Who do they report to in terms of their implementation plans? You say they have implementation plans. Do they report to the minister responsible for energy?

Ms. Gelfand: My understanding is they would report to the Minister of Natural Resources.

Senator Eggleton: To the minister or to Parliament?

Ms. Gelfand: Through the minister to Parliament.

Senator Eggleton: I guess in this latest report they would not have reported on anything yet. It is not even a year old.

Ms. Gelfand: I don't know. They already have an action plan.

Puis-je faire un commentaire sur le fait que l'office a accepté la plupart de nos recommandations? Dans la plupart des cas, presque toutes les entités qui font l'objet d'un audit vont finir par accepter nos recommandations. C'est une chose assez normale.

Je vais donner la parole à Kim, qui parlera des aspects pour lesquels nous avons assuré un suivi.

Mme Leach : J'aimerais également ajouter que l'Office national de l'énergie a élaboré un programme de mesures correctives très complet. Les réponses aux recommandations, que vous avez vues dans ce chapitre, étaient suivies d'un programme de mesures correctives complet, et l'office a fait des progrès à ce chapitre. Vous le verrez aussi sur son site web.

En ce qui concerne le suivi, nous avons consacré en 2011 tout un chapitre au transport de matières dangereuses; nous nous sommes penchés sur l'Office national de l'énergie et nous avons examiné certaines choses. Nous avons examiné les manuels des mesures d'urgence pour déterminer s'il y avait des lacunes.

Ce sont les entreprises qui préparent les manuels des mesures d'urgence et qui les soumettent à l'Office national de l'énergie. L'office examine ces manuels pour voir s'ils comportent des lacunes et, le cas échéant, il fait un suivi auprès de l'entreprise pour s'assurer que le manuel sera corrigé.

En 2011, nous avons constitué un échantillon de 30 manuels et nous avons vérifié si les lacunes avaient été corrigées. Nous avons constaté qu'un seul des 30 manuels l'avait été. Pour l'audit en question, nous avons fait un suivi et constitué un autre échantillon de 30 manuels; nous avons constaté cette fois-ci que 15 manuels avaient été corrigés.

Le sénateur Eggleton : Quinze manuels sur trente?

Mme Leach : Je m'excuse, c'est plutôt 20 manuels sur 30, donc il en reste encore 10. Un tiers des manuels comprenaient toujours des lacunes. Voilà pourquoi nous pouvons dire qu'il y a eu des progrès, étant donné que la fois précédente, un seul manuel avait été corrigé.

Le sénateur Eggleton : Plusieurs années ont passé.

Mme Leach : Il y a eu des progrès, mais nous considérons toujours que cet aspect est préoccupant.

Le sénateur Eggleton : À qui l'office présente-t-il ses programmes de mise en œuvre? Vous dites qu'il a élaboré des programmes de mise en œuvre. Doit-il les présenter au ministre responsable de l'énergie?

Mme Gelfand : Si j'ai bien compris, il présente son rapport au ministre des Ressources naturelles.

Le sénateur Eggleton : Au ministre ou au Parlement?

Mme Gelfand : Au Parlement, par le truchement du ministre.

Le sénateur Eggleton : J'imagine que, dans ce dernier rapport, il n'a pas encore présenté de compte rendu sur quelque sujet que ce soit. Cela ne fait même pas un an.

Mme Gelfand : Je l'ignore. Il a déjà élaboré un plan d'action.

Senator Eggleton: They do have an action plan coming out of the report of 2015?

Ms. Leach: That is right. It's publicly posted on their website, and I have one here.

Senator Eggleton: Their progress report is publicly available?

Ms. Leach: Publicly available, that's right.

Senator Eggleton: When you go in a year or so later and find 1 of 30, or 20 of 30, does the ministry also oversee the implementation? Is the board, because of its independence, not required to do that?

Ms. Gelfand: My guess is it's up to us to go in and oversee it. Nobody else would be doing that, would be my understanding. They probably have an internal audit function, most entities have that now, but in terms of external auditors that would be the role of the commissioner or the Auditor General.

Senator Eggleton: Can I ask the clerk to get this report to see how they are implementing these things, because a lot of them are relevant to safety and public engagement. They are very vital issues in this whole matter.

We also may need to have the National Energy Board in. I know it's sensitive — we don't want them to talk about the hearings — but we want them to talk about the implementation of the auditor's report. Perhaps we should consider having them in because it's vital that they up their game here, as is suggested by the auditor.

The Chair: First of all, has it ever been done before? We have to address where we would stop on the questions. We'll talk with the steering committee.

Senator Eggleton: Just the audit. To go beyond that would be improper.

Senator Runciman: The audit focused on the follow-up as opposed to the review process itself. I guess there is no suggestion that there is a more exhaustive process or more onerous conditions with respect to the review process. You didn't have any comment on that at all.

Ms. Gelfand: Are you speaking about the environmental assessment review process?

Senator Runciman: Yes, the NEB process. This is what we're talking about, right?

Ms. Gelfand: There are two different audits.

Senator Runciman: The comments we are dealing with here are with regard to the follow-up. Through the course of this study, were you looking at the review process itself or the follow-up on the recommendations that came out of the NEB?

Le sénateur Eggleton : Il a élaboré un plan d'action en réponse au rapport de 2015?

Mme Leach : C'est cela. Le plan est affiché sur son site web, j'en ai également un exemplaire ici.

Le sénateur Eggleton : Son rapport de situation est public?

Mme Leach : Il est public, c'est cela.

Le sénateur Eggleton : Vous avez refait un examen un an plus tard environ, et vous avez vu les chiffres, 1 sur 30, ou 20 sur 30; est-ce que le ministre assure également une surveillance de la mise en œuvre? L'office, en raison de son indépendance, n'est-il pas tenu de faire cela?

Mme Gelfand : J'imagine que c'est à nous d'aller voir et d'assurer une surveillance. À ma connaissance, personne d'autre ne peut faire cela. Il y a probablement une fonction de vérification interne, à l'office, comme dans la plupart des entités, mais, en ce qui concerne la vérification externe, c'est le rôle du commissariat ou du vérificateur général.

Le sénateur Eggleton : Puis-je demander au greffier d'obtenir ce rapport? J'aimerais savoir comment l'office assure la mise en œuvre, étant donné que nombre de ces éléments sont liés à la sécurité et à la mobilisation du public. Ce sont des aspects absolument essentiels dans toute cette affaire.

Nous allons peut-être devoir convoquer des représentants de l'Office national de l'énergie. Je sais que c'est une question délicate — nous ne voulons pas que les représentants parlent des audiences —, mais nous voudrions les recevoir pour discuter avec eux de la mise en œuvre des recommandations du rapport du vérificateur. Nous devrions peut-être envisager de les convoquer parce qu'il est essentiel que l'office prenne les choses un peu plus au sérieux, comme le suggère le vérificateur.

Le président : Pour commencer, est-ce que cela a déjà été fait? Nous devons savoir jusqu'où nos questions peuvent aller. Nous allons en parler avec le comité directeur.

Le sénateur Eggleton : L'audit, seulement. Il ne serait pas approprié pour nous d'aller plus loin.

Le sénateur Runciman : L'audit portait sur le suivi, non pas sur le processus d'examen lui-même. J'imagine que rien ne permet de croire qu'il existe un processus plus exhaustif ou des conditions plus exigeantes en ce qui a trait au processus d'examen. Aucun de vos commentaires n'a abordé cette question.

Mme Gelfand : Parlez-vous du processus d'examen de l'évaluation environnementale?

Le sénateur Runciman : Oui, je parle du processus de l'office. C'est bien de cela dont nous parlons, n'est-ce pas?

Mme Gelfand : Il s'agit de deux audits différents.

Le sénateur Runciman : Les commentaires, ici, concernent le suivi. Pendant que vous meniez votre étude, est-ce que vous visiez le processus d'examen lui-même ou le suivi des recommandations de l'office?

Ms. Gelfand: In the report that we tabled in the fall of 2015, we did follow up on the emergency manuals, but we also looked at whether or not the NEB was doing its job in ensuring compliance with conditions of approval for pipelines and with the general regulations that pipelines have to follow.

Senator Runciman: And you felt they were lacking?

Ms. Gelfand: That's correct. We took representative samples of approval conditions and regulations where they had already found deficiencies, and we went to see if they had done the proper follow-up.

Senator Runciman: As part of that, did you also determine whether the applicants had complied with the conditions?

Ms. Gelfand: Interestingly enough, we found that in most cases the applicant had complied but the NEB had not been able to show that to us.

Senator Runciman: They didn't check it off, but they had followed the conditions set?

Ms. Gelfand: For example, the study on the effects of the caribou, the NEB didn't know that it didn't have that study. The company had it, but the NEB had to phone up the company to get that study.

In the case of the sulphur leak, the NEB asked the company to fix it but never went back to check that it was actually fixed. Likely it was fixed, however there was no follow-up by the NEB to make sure that it was fixed.

Senator Runciman: I appreciate that. My point was simply that, as far as we know, most of the conditions were complied with.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I would like to go back to your audit work. Are the people on your staff who conduct the audits engineers or specialists in the pipeline or oil transportation field?

Ms. Gelfand: Our employees are auditors and have expertise in a number of fields. They must all have expertise in a specific field, but we also have consultants and we often hire contractors to provide outside expertise. We always have two or three consultants. In this case, they are people who have experience in the pipeline field. They give advice and help us conduct our audit.

Senator Boisvenu: Does your audit also take into account the best possible technology and comparisons with other countries using pipelines to transport oil? I realize that we would like to live

Mme Gelfand : Dans le rapport que nous avons déposé à l'automne 2015, nous avons fait un suivi touchant les manuels des mesures d'urgence, mais nous avons également tenté de déterminer si l'Office national de l'énergie faisait son travail pour assurer la conformité avec les conditions d'approbation des pipelines et avec les règlements généraux qui s'appliquent aux pipelines.

Le sénateur Runciman : Et vous avez constaté qu'il y avait des lacunes?

Mme Gelfand : C'est exact. Nous avons constitué des échantillons représentatifs des conditions d'approbation et des règlements où des lacunes avaient déjà été observées. Et nous sommes allés voir si l'office avait pris des mesures de suivi appropriées.

Le sénateur Runciman : Et, ce faisant, avez-vous déterminé si les demandeurs avaient respecté les conditions?

Mme Gelfand : Nous avons constaté, et c'est assez intéressant, que dans la plupart des cas le demandeur avait respecté les conditions, mais l'office n'avait pas pu nous le prouver.

Le sénateur Runciman : L'office n'a pas vérifié, mais le demandeur avait quand même respecté les conditions?

Mme Gelfand : Par exemple, prenons l'étude sur les effets sur les caribous; l'office ne le savait pas, mais il n'avait pas le rapport découlant de cette étude. L'entreprise en possédait un, et l'office a dû lui téléphoner pour qu'on le lui envoie.

Lorsqu'il y a eu une fuite de soufre, l'office avait demandé à la compagnie responsable de faire les réparations nécessaires, mais personne n'est jamais retourné voir si elles avaient réellement été faites. Elles l'ont probablement été, mais l'office n'a jamais fait de suivi pour s'assurer que la fuite avait été colmatée.

Le sénateur Runciman : Je vous remercie, je voulais tout simplement souligner que, à ce que nous sachions, la plupart des conditions ont été respectées.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : J'aimerais revenir à votre travail de vérification. Les gens parmi votre personnel qui font ces vérifications, ce sont des ingénieurs, des spécialistes dans le domaine des pipelines ou du transport du pétrole?

Mme Gelfand : Nos employés sont des vérificateurs, et nous avons de l'expertise dans plusieurs domaines. Ils doivent tous avoir une maîtrise dans un domaine précis, mais nous avons aussi des conseillers et nous embauchons souvent des entrepreneurs pour nous adjoindre une expertise que nous n'aurions pas à l'interne. Nous avons toujours deux ou trois conseillers. Dans ce cas-ci, il s'agit de gens qui avaient de l'expérience dans le domaine des pipelines. Ils nous donnent des conseils et nous aident lorsque nous faisons notre vérification.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que votre vérification se fait aussi en fonction de la meilleure technologie possible, en fonction de comparatifs avec d'autres pays qui utilisent les oléoducs comme

in an ideal world, but is this audit only administrative? You have a mandate as the environment commissioner. Do you make findings on the environmental impact of oil transportation by pipeline? It is clear to me that since, as the office of the environment commissioner, you do not assess the qualitative aspect of this transportation method and strictly limit yourself to regulatory compliance, a large piece of the puzzle is missing.

Ms. Gelfand: According to the commissioner's mandate, at the Office of the Auditor General, I conduct audits and report the results of my audits to Parliament.

Senator Boisvenu: Who establishes the framework for the audit? The commissioner's office? The act? The framework can be very limited or very broad.

Ms. Gelfand: Absolutely. We establish the criteria and obtain the approval —

Senator Boisvenu: So the auditor establishes the framework for the audit.

Ms. Gelfand: Yes. We also always obtain the approval of the people being audited so that they can assert that the audit criteria are acceptable.

Senator Boisvenu: However, findings still are not made on the use of pipelines as a transportation method from an environmental protection perspective.

Ms. Gelfand: In this case, you are right. We make findings to determine whether the National Energy Board did the job it is mandated to do, which is to ensure compliance with the conditions of approval and the regulations. That is its job.

[*English*]

The Chair: Ms. Gelfand, Ms. Leach, thank you very much for your presentations.

If members agree, while waiting for the next witness we could take a minute to have an in-camera meeting on the date of the tabling of the report.

(The committee continued in camera.)

(The committee resumed in public.)

The Chair: Our next witness is Mr. Phil Benson from Teamsters Canada. This is Mr. Benson's fourth appearance before this committee since 2006.

Welcome back. Mr. Benson, you may begin your presentation, and afterwards the senators will have questions for you.

Phil Benson, Lobbyist, Teamsters Canada: Thank you very much, Mr. Chair. It is wonderful to be here, as always.

moyen de transporter le pétrole? Je comprends qu'on veuille aspirer à vivre dans un monde idéal, mais cette vérification se fait-elle seulement sur le plan administratif? Selon votre mandat, vous êtes une commission de l'environnement; est-ce que vous tirez des conclusions sur l'impact qu'a le transport du pétrole par pipeline sur l'environnement? Il m'apparaît évident que si, comme commission, vous n'évaluez pas l'aspect qualitatif de ce moyen de transport, que si vous vous limitez strictement au respect de la réglementation, il nous manque un gros morceau.

Mme Gelfand : Selon le mandat du commissaire, au sein du Bureau du vérificateur général, je mène des audits et je rapporte au Parlement les résultats de mes audits.

Le sénateur Boisvenu : Qui fixe le cadre de l'audit? La commission? La loi? Car cela peut être très restreint ou très large.

Mme Gelfand : Absolument. Nous fixons les critères et nous obtenons l'approbation...

Le sénateur Boisvenu : Donc, le vérificateur fixe le cadre de l'audit.

Mme Gelfand : Oui. De plus, nous obtenons toujours l'approbation des gens qui feront l'objet de la vérification, afin qu'ils attestent que les critères de l'audit sont des critères admissibles pour eux.

Le sénateur Boisvenu : Cependant, il reste que l'on ne tire pas de conclusions sur l'utilisation des pipelines comme moyen de transport du point de vue de la protection de l'environnement.

Mme Gelfand : Dans ce cas-ci, vous avez raison. Nous tirons des conclusions pour déterminer si l'Office national de l'énergie a fait son travail, le travail qu'il a le mandat de faire, soit celui de veiller à ce que les conditions d'approbation et les règlements soient suivis. C'est là son travail.

[*Traduction*]

Le président : Madame Gelfand, madame Leach, merci beaucoup de vos exposés.

Si tout le monde est d'accord, pendant que nous attendons les prochains témoins, nous pourrions prendre une minute pour une réunion à huis clos sur la date du dépôt du rapport.

(La séance se poursuit à huis clos.)

(La séance publique reprend.)

Le président : Notre prochain témoin est M. Phil Benson de Teamsters Canada. C'est la quatrième fois que M. Benson comparaît devant notre comité depuis 2006.

Encore une fois, bienvenue. Monsieur Benson, vous pouvez commencer votre exposé, après quoi les sénateurs auront des questions à vous poser.

Phil Benson, lobbyiste, Teamsters Canada : Merci beaucoup, monsieur le président. C'est comme toujours merveilleux d'être ici.

Teamsters Canada is, of course, Canada's transportation union. In the case of your inquiry today, we have the Teamsters Canada Rail Conference, which represents almost every running trade — that is, locomotive engineers and conductors in Canada — with very few exceptions. One, sadly, was the Lac-Mégantic disaster.

We have Teamsters Canada Construction/Pipeline Division which, of course, by the title, lets you know they are part of the crafts that build pipelines.

Directly in Fort McMurray, we have a few thousand members doing various works in the projects. Recently, with the great disaster in Fort McMurray, a lot of our membership is, of course, out of work. Some are getting back to work. One of the most poignant pictures I saw was of Sister Angela Pelger from Local 362. Her day job is to drive buses and workers to and from Fort McMurray to the projects. In this case, of course, she was driving evacuees. The picture is of her standing beside her bus wearing the only clean clothes she had — her PJs. We hope they get back to work soon. Our hearts and minds go out to them.

First, we support the government process in determining the future of these pipeline projects. We support that process. We believe in the protection of the environment and public safety, respect for First Nation and Metis. The projects would be good for Canada and, most importantly, to develop a social licence that is needed to continue with the projects. I thank you for having these meetings, because these are the kinds of meetings that, hopefully, will help to build the social licence that is needed.

Starting with crude oil, you probably have heard this before, but crude oil is conventional oil. It has a UN designation number. It comes in various colours, from light to heavy, sweet to sour. This is the traditional oil you would see moved through pipelines or by rail.

In Canada, we also have Syncrude, synthetic crude. Synthetic crude is a premium product. It sells at a premium price. Because it is so clean, it is in demand for the low-sulphur products that we want to see in diesel and in cars.

The second would be fracked oil. Fracked oil is, of course, a new creation, a creation of the fracking process. It is different from conventional oil or synthetic crude mostly because it has a lot of gas, or at least some of it does.

Teamsters Canada, c'est bien sûr le syndicat canadien des transports. Pour ce qui concerne votre étude d'aujourd'hui, il y a la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, qui représente à peu près tous les métiers liés au transport — c'est-à-dire les mécaniciens et les chauffeurs de locomotive du Canada, et il y a très peu d'exceptions. Il y a malheureusement celle de Lac-Mégantic.

Il y a aussi la division de la construction et des pipelines de Teamsters Canada, bien sûr; le titre vous dit bien que cette division réunit les métiers de la construction de pipelines.

Passons maintenant à Fort McMurray, nous y avons quelques milliers de membres qui travaillent aux divers chantiers. Récemment, étant donné l'énorme désastre à Fort McMurray, un grand nombre de nos membres sont évidemment sans travail. Certains commencent à retourner au travail. L'histoire la plus émouvante dont j'ai entendu parler, c'est celle d'Angela Pelger, de la section locale 362. Le jour, elle conduit des autobus remplis de travailleurs vers les chantiers de Fort McMurray puis les ramène à la fin de la journée. J'ai vu une photo d'elle qui conduisait, bien sûr, dans le cas qui nous occupe, des personnes évacuées. On la voit debout à côté de son autobus, vêtue des seuls vêtements propres qu'elle avait : son pyjama. Nous espérons que tout le monde retournera bientôt au travail. Nous sommes avec eux de tout cœur.

Premièrement, nous soutenons le processus utilisé par le gouvernement pour déterminer l'avenir de ces chantiers de construction de pipelines. Nous soutenons ce processus. Nous croyons en la protection de l'environnement et de la sécurité publique et au respect des Premières Nations et des Métis. Ces projets seraient bons pour le Canada et, ce qui est plus important encore, ils permettront d'obtenir l'acceptabilité sociale nécessaire pour poursuivre ces projets. Je vous remercie de tenir ces séances, car c'est avec ce type de réunions que, nous l'espérons, nous pourrons obtenir l'acceptabilité sociale qui est nécessaire.

Parlons d'abord du pétrole brut; vous l'avez probablement déjà entendu dire, le pétrole brut, c'est du pétrole conventionnel. L'ONU a attribué un numéro de désignation à ce produit. Le pétrole se décline en plusieurs couleurs, il va du lourd au léger, il est corrosif ou non. Voilà le pétrole traditionnel qui devrait être transporté par pipeline ou par voie ferrée.

Au Canada, nous avons aussi une sorte de pétrole synthétique qu'on appelle Syncrude. Ce pétrole synthétique est un produit de qualité. Il commande un prix plus élevé. Étant donné qu'il s'agit d'un produit très propre, il est très recherché pour la fabrication de produits à faible teneur en soufre que nous voulons pouvoir utiliser dans les véhicules fonctionnant au diesel et dans les automobiles.

Il y a ensuite le carburant produit par fracturation hydraulique. Le gaz de schiste est un nouveau produit, bien sûr. Il est différent du pétrole conventionnel ou du pétrole synthétique, surtout en raison du fait qu'il contient beaucoup de gaz, dans certains cas, du moins.

When they tested after Lac-Mégantic for how much gas was in it, it basically broke the needle on the machine — so much gas, in fact, it can't be transported by pipeline unless it is degasified. We saw what happened in Lac-Mégantic with that product.

The next one is bitumen. Bitumen is tar, basically. It is a product of the oil sands. It is inert and can be safely transported.

The last is diluted bitumen, or "dilbit." They add naphtha or a product to make it more liquid so they can transport it by rail or pipeline.

From Lac-Mégantic, in some of the committees we sat on, we had a bit of concern about the diluted bitumen. We focused on fracked oil. The feeling was that diluted bitumen would not explode or burn. Of course, after Algoma, we understood that is not correct. Diluted bitumen, because of its constituent nature, can have bad results. In Algoma, northern Ontario, it was just a few kilometres from a city.

On the rail side, we talk about the three cars. We have the DOT-111s. They're the older models, being phased out in part. DOT-111s can still carry a lot of products. They can probably carry conventional crude oil, mostly because you might have an environmental problem, but the chances of it burning are pretty small.

After Lac-Mégantic, they created a DOT-112. Before the committee in the other place we expressed our concern that it would not be sufficient if there were an accident. Of course, in Algoma and elsewhere, it proved that was true — that the DOT-112s, in fact, are still insufficient to contain some of these products. The new ones will be TC-117s, and we will also express our concerns.

We crash test cars, buses and planes. We crash test everything. We don't crash test the railcars; we simply rely upon the engineering. We think that is a mistake. That was the reason why we thought DOT-112s would perhaps be insufficient: in fact, when they crashed, they were.

For the rail industry as a whole, the major problem in rail continues to be the rail companies' self-governance and self-regulation. We are conducting a review of safety management systems and fatigue in the other place, the other transport committee.

Lorsque nous avons fait des tests à Lac-Mégantic, après la tragédie, pour savoir combien de gaz il contenait, nous n'avons réussi qu'à briser le compteur; il y avait tellement de gaz, en fait, qu'il serait impossible de le transporter par pipeline sans le dégazéifier. Nous avons vu ce qui s'est passé à Lac-Mégantic, avec ce produit.

Il y a ensuite le bitume. Il s'agit essentiellement de goudron. C'est un produit des sables bitumineux. C'est un produit inerte que l'on peut transporter en toute sécurité.

Pour finir, il y a le bitume dilué. C'est un bitume auquel on a ajouté du naphta ou un autre produit qui le rend plus liquide de façon qu'on puisse le transporter par chemin de fer ou par pipeline.

Depuis Lac-Mégantic, certains des comités auxquels nous avons siégé ont exprimé quelques préoccupations touchant le bitume dilué. Nous nous sommes concentrés sur le gaz de schiste. Nous avions l'impression que le bitume dilué ne pouvait pas exposer ni brûler. Bien sûr, après Algoma, nous avons compris que nous avions tort. Le bitume dilué, étant donné sa composition, peut provoquer des accidents. À Algoma, dans le nord de l'Ontario, l'accident a eu lieu à quelques kilomètres seulement d'une ville.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, nous allons parler de trois sortes de wagons. Il y a les DOT-111. C'est le modèle le plus ancien, et ces wagons vont presque tous être progressivement éliminés. Ils peuvent quand même transporter toutes sortes de produits. Ils peuvent probablement transporter du pétrole brut conventionnel, en raison de la possibilité d'un problème touchant l'environnement, mais le risque que le produit prenne feu est faible.

Après Lac-Mégantic, les fabricants ont créé le modèle DOT-112. Devant un autre comité, nous avons fait part de nos préoccupations, nous pensions que ces wagons ne seraient pas suffisants en cas d'accident. Ce qui s'est passé à Algoma et ailleurs nous a d'ailleurs donné raison; les wagons DOT-112 n'offrent pas une protection suffisante pour le transport de certains de ces produits. Les nouveaux wagons seront des TC-117; nous allons là aussi exprimer nos préoccupations.

On fait des essais de collision pour les automobiles, les autobus et les avions. On fait des essais de collision pour à peu près tout. Mais on n'en fait pas pour les wagons; on compte sur les mécaniciens, tout simplement. Nous pensons que c'est une erreur. C'est la raison pour laquelle nous avons jugé que les DOT-112 ne seraient peut-être pas suffisants; d'ailleurs, les accidents l'ont prouvé.

En ce qui concerne l'industrie ferroviaire dans son ensemble, son principal problème tient toujours au fait que les compagnies de chemin de fer peuvent s'autogouverner et s'autoréglementer. Nous faisons un examen des systèmes de gestion de la sécurité et de la gestion de la fatigue, avec l'autre comité des transports.

The problem with SMS continues. If you remember the committee on the "Safer Railways Act," we talked about safety management systems. The reason we had the 2011 amendments was because Transport Canada actually went out and inspected, and they found out that basically the results were very bad: 100 per cent of rail, 67 per cent of crossings and 28 per cent of locum engineers were defective. That is not what the companies were telling them.

The way that Transport Canada was doing it was simply to audit. They took the government information check boxes. Sadly, testimony by the union that represents inspectors before the committee in the other place indicated that today that is precisely how they are checking railways; they sit at their desks checking boxes.

The best way to keep safe the movement of oil products by rail is to make sure they stay on the track. We need government oversight to do much more than check boxes and do audits.

I have talked to you extensively about fatigue. Recently we had the anniversary of the Hinton disaster. We have talked extensively about it. All of the concerns that this Senate committee expressed in 2011 about fatigue with the Rail Safety Act, I will tell you that nothing has happened — nothing.

In the other place we're pushing strongly to have the same kind of regulatory rule setting that is done in trucking and for pilots. We just completed the pilot study two years ago and they just went into effect.

Because of Hinton they left these things to collective bargaining, and you can't deal with it there. No public safety or health and safety of workers issue should be left to collective bargaining. We need those rules to be put in place and we hope to move forward with it.

As for pipelines, they are incredibly safe, as we know. It is the safest and most inexpensive way to move products. Having gone to some of the presentations, there is a lot of criticism about issues that I think people have problems understanding, like waterways. People don't realize, for instance, with Energy East on the St. Lawrence — and it would be the same elsewhere — that they actually do horizontal tunnelling to bury the lines underneath the bedrock, they have safety check valves, and on and on. I am sure the pipeline people can fill you in on that.

Le problème des systèmes de gestion de la sécurité reste entier. Vous vous souviendrez peut-être que, lorsque le comité étudiait un projet de loi visant à resserrer la sécurité dans le transport ferroviaire, nous avions parlé des systèmes de gestion de la sécurité. Si nous avons apporté des modifications, en 2011, c'est parce que Transports Canada avait envoyé des inspecteurs, qui ont constaté que la situation était déplorable : 100 p. 100 des chemins de fer, 67 p. 100 des passages à niveau et 28 p. 100 des mécaniciens laissaient à désirer. Ce n'est pourtant pas ce que les compagnies affirmaient.

Transports Canada avait l'habitude de se contenter de faire une vérification. Il s'agissait de remplir des formulaires. Malheureusement, les représentants du syndicat des inspecteurs, comparaissant devant le comité à l'autre endroit, ont déclaré qu'aujourd'hui, c'est exactement comme cela que se fait la vérification dans le domaine des chemins de fer : des gens assis à leur bureau qui cochent des cases sur un formulaire.

La meilleure façon d'assurer la sécurité du transport ferroviaire des produits du pétrole, c'est de s'assurer que les wagons vont rester sur la voie. Il faut que la surveillance du gouvernement aille beaucoup loin que les simples formulaires et les vérifications.

Je vous ai aussi longtemps parlé de la fatigue. C'était récemment l'anniversaire de la catastrophe de Hinton. Nous en avons beaucoup parlé. Toutes les préoccupations exprimées par votre comité sénatorial en 2011, au sujet de la fatigue et de la Loi sur la sécurité ferroviaire, je puis vous dire que cela n'a rien donné, absolument rien.

À l'autre endroit, nous préconisons énergiquement l'adoption du même processus d'établissement des règles que pour le camionnage et le pilotage. Nous venons de terminer une étude sur le pilotage, il y a deux ans, et les règles viennent d'entrer en vigueur.

Après ce qui s'est passé à Hinton, ces questions ont été laissées aux négociations collectives, et il n'est plus possible d'intervenir. Il ne faudrait jamais laisser aux négociations collectives le soin de régler les questions touchant la sécurité du public ou la santé et la sécurité des travailleurs. Nous devons mettre ces règles en vigueur et nous espérons que cela va se faire.

En ce qui concerne les pipelines, c'est un moyen de transport absolument sûr, à notre connaissance. C'est la façon la plus sécuritaire et la moins chère de transporter des produits. J'ai entendu quelques-uns des exposés, et on critique beaucoup des dossiers que les gens, je crois, ont de la difficulté à comprendre, par exemple le dossier des bassins hydrographiques. Les gens ne savent pas, par exemple, que le projet Énergie Est, sur le Saint-Laurent — et c'est probablement la même chose partout ailleurs — suppose en fait la construction de tunnels horizontaux dans lesquels les pipelines seraient enfouis, sous la roche, et qu'il y aura des clapets anti-retour, et tout cela. Je suis certain que les intervenants qui parleront des pipelines pourront vous renseigner.

It is an interesting analysis, when you hear the presentations, on the lengths they go to for safety. The failure rate or problems in Canada was 0.185 per cent. Europe was 2.82. It is very small. Most of the spills are small. Certainly on the oil side we're not going to have explosions or any problems like that.

The other thing that is bothersome for us is the lack of understanding of the role that this sector plays in Canada. People call it the driving engine. I will not go that far. I will say it's an important part of our economy. We can see that from the brief shutdown of the oil sands in Alberta because of the disaster of the Fort McMurray fires. Basically, this quarter will be lost, and perhaps the next quarter.

I will call your attention to the CMHC stress test. This is not an oil agency. It is the Canadian Mortgage and Housing Corporation. They looked at what would happen if oil was $35 a barrel for five years. The result: 26 per cent reduction in house prices and unemployment at 12.5 per cent — cold, dark depression.

Regarding the use of oil going forward, there are a couple of interesting studies that I have seen reported in Reuters. One was a study on the OECD's use of oil. They say it flatlined in 1985, and from 2005 it has been declining.

Another study predicted that the peak oil will be 2030, about 50 million barrels a day and thereafter declining. We can see that even in Saudi Arabia, looking at a post-oil economy.

That said, we are sitting on the third largest oil resource in the world. I cannot see a day when that will not be used. If not for transporting people in cars or otherwise, it will be a resource we will be using for a long, long time.

Before we get to questions, there is one thing I find cuts me to the quick. It is one of the criticisms I hear all the time: "It's just short-term work." When people are sitting in their homes at their computers, they have to realize that their house was a "short-term work" for a construction worker. The bridge they go across was a "short-term work" for a construction worker. This building was a "short-term work" for a construction worker. It's the nature of the beast. You work to put yourselves unemployed by building the building. You work to put yourself unemployed.

Right now we have thousands of Teamsters and there are many thousands of other crafts. They are hoping this process will work its way through and, if it all comes together right, that they will

C'est une analyse intéressante, quand on écoute les exposés, qui montrent toutes les mesures qui se prennent pour assurer la sécurité. Le taux d'échecs ou de problèmes, au Canada, était de 0,185 p. 100. En Europe, il était de 2,82. C'est très faible. La plupart des déversements sont peu importants. Il est certain, quand il s'agira de pétrole, qu'il n'y aura ni explosion ni problème du genre.

Il y a une autre chose qui nous embête, c'est l'absence de compréhension du rôle que joue ce secteur au Canada. Certains disent que c'est le moteur. Je n'irais pas aussi loin. Je dirais cependant que c'est une part importante de notre économie. Nous l'avons vu, avec la fermeture de courte durée des chantiers des sables bitumineux de l'Alberta, en raison des terribles incendies à Fort McMurray. Essentiellement, le trimestre sera perdu, et le prochain aussi, peut-être.

J'aimerais attirer votre attention sur le test d'essai que la SCHL a réalisé. Il ne s'agit pas d'un organisme du domaine du pétrole. Il s'agit de la Société canadienne d'hypothèques et de logement. Le test consistait à déterminer ce qui se passerait si le prix du baril de pétrole était de 35 $ pendant cinq ans. Résultat : une réduction de 26 p. 100 du prix des maisons, et un taux de chômage de 12,5 p. 100 : la dépression et la misère noire.

En ce qui concerne la consommation de pétrole, à l'avenir, j'ai lu le compte rendu de deux ou trois études intéressantes, de l'agence Reuters. Il y avait entre autres une étude de la consommation de pétrole dans les pays de l'OCDE. Selon l'étude, le prix avait plafonné en 1985, et il décline depuis 2005.

Une autre étude prédisait que le pétrole atteindrait un sommet en 2030, avec une production de 50 millions de barils par jour, et que ce sommet serait suivi d'une chute. Nous le voyons déjà, même en Arabie saoudite, on se tourne vers une économie post-pétrole.

Cela dit, nos ressources en pétrole sont les troisièmes en importance, dans le monde. Je ne vois pas le jour où on cessera de consommer du pétrole. Si ce n'est pas pour transporter des gens, en automobile ou d'une autre façon, ce sera quand même une ressource que nous allons utiliser encore très, très longtemps.

Avant de passer aux questions, j'aimerais parler d'une chose qui me pique au vif. C'est une critique que j'entends constamment : « c'est seulement du travail à court terme ». Les gens assis dans leur maison, devant leur ordinateur, doivent réaliser que cette maison a donné un « travail à court terme » à un travailleur de la construction. Le pont qu'ils empruntent, c'était du « travail à court terme » pour un travailleur de la construction. L'édifice où nous nous trouvons a donné du « travail à court terme » à un travailleur de la construction. C'est ainsi. On travaille, on finit son travail, et on n'a plus de travail. On travaille jusqu'à ne plus avoir de travail à faire.

Le syndicat des Teamsters compte aujourd'hui des milliers de membres, et il y en a des milliers d'autres dans d'autres métiers. Tous ces gens espèrent que le processus aboutira et que, si tout se

have a chance to go out and work on that short-term project to earn the money to pay their mortgage, save for their kids' education and save for retirement.

With that, I will open up and hopefully answer as many questions as I can. As always, if I can't I will endeavour to get you the answers.

The Chair: Once again, Mr. Benson, thank you very much for your presentation.

Senator Eggleton: The last time you were here you talked about fatigue with respect to the railway operations. I was going to ask you about that but you answered that. You said there was no progress.

Let me ask you about something newer. Just last month the government put Protective Direction 36 into effect which deals with providing municipalities and first responders in those different municipalities and communities right on the lines, with information about the transportation of the dangerous goods.

Tell me how you and your union members see this. What is your take on it? Is it being implemented smoothly or are there problems?

Mr. Benson: I think the answer, whether it is smooth or sufficient, would be an answer for the first responders.

Of course, first responders are the people on the train who are taking their lives in their hands going back to see why it came off and what they are carrying.

Our position on the safety management systems and all this information is that it should be public. Basically, the safety management systems are quasi-regulatory: they are part of an act. Yet, if you ask a bureaucrat here, "What does it say?" They say "We can't tell you. It's a secret."

Part of social licence is information and transparency. We think these types of things are a good start, but I think a member of the public has a right to know what's going through their backyard. I think you have a right to know what's going through the backyard. I think you have a right to know what safety management says about how it's going to be handled. I think you have a right to know what the ERAP looks like. For politicians — and this is part of the oversight issue — how can you conduct oversight of something if you can't get any information on it because it's a "corporate secret?"

Senator Eggleton: Nobody disagrees with providing it to the municipalities and first responders. The counter argument is — and I'm not saying I agree with it — that you may not be

passe bien, ils auront la chance d'obtenir un travail dans des projets à court terme, afin de gagner de l'argent et payer leur hypothèque, économiser en vue des études de leurs enfants et mettre de l'argent de côté pour la retraite.

Sur ces mots, je vous laisse la parole et j'espère pouvoir répondre au plus grand nombre de questions possible. Comme toujours, si je n'ai pas de réponse, je m'arrangerai pour vous les faire parvenir.

Le président : Encore une fois, monsieur Benson, merci beaucoup de cet exposé.

Le sénateur Eggleton : La dernière fois que vous êtes venu ici, vous avez parlé de la fatigue dans les transports ferroviaires. J'allais vous en reparler, mais vous avez déjà abordé la question. Vous avez dit qu'il n'y avait pas eu de progrès.

Laissez-moi vous poser une nouvelle question. Le mois dernier, l'Ordre numéro 36 est entré en vigueur, lequel oblige à fournir aux municipalités et aux premiers intervenants des municipalités se trouvant le long des voies de l'information sur le transport des marchandises dangereuses.

Voudriez-vous nous expliquer comment vous envisagez cela, comment les membres de votre syndicat envisagent cela? Qu'en pensez-vous? Est-ce que la mise en œuvre se fait tout en souplesse ou y a-t-il des problèmes?

M. Benson : Je crois que, pour savoir si la mise en œuvre se fait tout en souplesse ou si les mesures sont suffisantes, il faudrait le demander aux premiers intervenants.

Bien sûr, les premiers intervenants, ce sont les gens qui, sur le train, vont, au péril de leur vie, retourner voir d'où vient le problème et quelles sont les marchandises transportées.

Notre opinion, en ce qui concerne les systèmes de gestion de la sécurité et toute cette information, c'est que cela doit être public. Dans le fond, les systèmes de gestion de la sécurité, ce sont presque des règlements : ils sont visés par une loi. Pourtant, si vous demandez à un bureaucrate de quoi il s'agit, il répondra : « Impossible de vous le dire. C'est secret. »

L'acceptabilité sociale repose en partie sur l'information et la transparence. Nous pensons que ces choses sont un bon point de départ, mais je crois que tout citoyen a le droit de savoir ce qui se passe dans sa cour. Je crois que nous avons tous le droit de savoir ce qui se passe dans notre cour. Je crois que nous avons le droit de savoir ce que les systèmes de gestion de la sécurité prévoient quant à la manutention des marchandises. Je crois que les gens ont le droit de savoir ce qu'il y a dans un plan d'intervention d'urgence. Quant aux politiciens — et cela fait partie du dossier de la surveillance —, comment peut-on assurer la surveillance de quelque chose s'il est impossible d'obtenir de l'information à ce sujet parce qu'il s'agirait d'un « secret industriel »?

Le sénateur Eggleton : Personne ne s'oppose à la proposition de transmettre ces renseignements aux municipalités et aux premiers intervenants. L'argument qu'on y oppose — et je ne dis pas que je

transporting any dangerous goods if the public finds out what's going through lines in advance and there is the fright factor from that. What is your thought about that?

Mr. Benson: I think it's a bigger fright factor when people put up a straw man. When there is a lack of transparency, a lack of openness, it allows the straw man to win the day.

These types of projects have a lot to do with the transportation of products. If you look at Mississauga, since Mississauga there has been almost absolutely no problem. If you start with the car, it's a wrapped-coil tank car, something we thought the gas/oil should go in. It's too small and not economically viable, but it's the safest way to transport that type of product.

I think people need to realize that they have knowledge, and with that knowledge comes social licence. Without that, it becomes a constant fight. You can never beat a straw man when your arm's tied behind your back and you can't explain the total package.

All that's left is, "It's safe because we say it's safe, because we told you it's safe." In the modern world, that isn't good enough.

Senator Runciman: I agree with your comment regarding the position of the union with respect to informing first responders. I may be wrong on this, but 20 years or so ago, for example, the chemical industry had response teams. In eastern Ontario, for example, DuPont had response teams if there was nitric acid, ammonia or whatever dangerous goods it might be.

In my part of the world, those plants are no longer there. You wonder about those industry response teams. Where will they be located now? They don't have the industry they used to work for in many parts of the province that I represent. That's another reason why I would think the first responders should not only be informed but there should be some training, and perhaps the industry itself. How you would go about doing that, I'm not sure, but they should be supporting that kind of training for smaller communities.

I live in Brockville, which is not too far from here, a city of 20,000. A year and a half ago we had 26 cars derail on the western limits of the city. I think 13 of them had residue jet fuel. You think of what could have happened. A lot of residents were phoning me, people I have known for years and live along that rail line and were concerned about safety.

suis d'accord —, c'est que vous ne pouvez pas transporter des matières dangereuses si le public apprend ce qui va circuler sur les voies à l'avance, en raison de l'élément de peur. Qu'en pensez-vous?

M. Benson : Je crois que l'élément de peur est plus important quand on brandit un épouvantail. S'il n'y a pas de transparence, s'il n'y a pas d'ouverture, l'épouvantail prend toute la place.

Des projets de ce type ont beaucoup à voir avec le transport de marchandises. Prenez Mississauga, depuis Mississauga il n'y a quasiment pas eu de problème. Les wagons sont des wagons-citernes à parois avec bouclier protecteur. Nous avons estimé qu'ils seraient bien adaptés au transport du pétrole et du gaz. Ils sont trop petits et ne sont pas économiquement viables, mais c'est la façon la plus sécuritaire de transporter ce type de produits.

Je crois que les gens doivent comprendre que l'information est à leur portée, et que cette information entraîne l'acceptation sociale. Sans cela, c'est une lutte sans fin. Il est impossible de s'attaquer à un épouvantail quand on a les mains liées et que l'on ne comprend pas ce qui se passe.

Tout ce qu'il nous reste, c'est : « c'est sécuritaire, parce que nous vous l'avons dit, et comme nous l'avons dit, c'est sécuritaire. » Dans le monde d'aujourd'hui, cela ne suffit pas.

Le sénateur Runciman : Je suis d'accord avec votre commentaire touchant la position du syndicat sur l'information des premiers intervenants. Je me trompe peut-être, mais il y a environ 20 ans, par exemple, il y avait des équipes d'intervention dans l'industrie des produits chimiques. Dans l'est de l'Ontario, par exemple, DuPont avait mis sur pied des équipes d'intervention pour les marchandises dangereuses, l'acide nitrique, l'ammoniac ou peu importe.

Chez moi, aujourd'hui, ces usines n'existent plus. Je me demande où sont allées les équipes d'intervention de ce secteur. Où se trouvent-elles aujourd'hui? Dans bien des régions de la province que je représente, le secteur pour lequel les équipes travaillaient a maintenant disparu. C'est une autre des raisons pour lesquelles je crois que les premiers intervenants devraient non seulement être renseignés, mais également suivre une certaine formation, que le secteur pourrait peut-être lui-même donner. Je ne sais pas exactement comment cela pourrait se passer, mais il faudrait soutenir ce type de formation destinée aux petites collectivités.

J'habite à Brockville, une municipalité de 20 000 habitants, pas très loin d'ici. Il y a un an et demi, 28 wagons ont déraillé sur la voie qui longe les limites de la ville à l'Ouest. Je crois que 13 d'entre eux contenaient encore des résidus de carburant aviation. Imaginez ce qui aurait pu se passer! Les résidents de ce secteur n'arrêtaient pas de me téléphoner, ce sont des gens que je connais depuis des années, ils vivent le long de ce chemin de fer et se préoccupent de leur sécurité.

I would like to talk to you about safety. We had witnesses here before us saying that these are cost efficiencies that have not jeopardized safety. However, as someone who just sits at a rail crossing once and a while and looks at the length of these freight trains today, they are about three times longer than they uses to be and there is less staff on them. You no longer have cabooses on them. You see them going through at 80 miles an hour and weaving like this because of the length of them.

I would like to hear your comments with respect to the risk of tripling the size of these freight trains. I understand the cost efficiencies, but it seems to me there should be a safety issue there as well.

Mr. Benson: First on the ERAPs. We have been working extensively through the TDG directorate on that. In fact, there is an ongoing working group.

Congratulations to the government. In the budget I think there was $143 million, and part of that is for ERAP and training. If I am incorrect I apologize, but I understand the industry ERAP teams are still in place. That's moving along in a much better way.

Yes, regarding the length of the train — and as I have talked to some of the locomotive engineers and conductors — you can't see the end of it. There is that issue. The second issue is pure weight on the tracks. Our maintenance of way division looks after the tracks and CP most of the short lines. The problem is getting on the track to do the proper maintenance is an issue.

I would put it this way: I had an interesting discussion in the yard where they were building the trains about a problem with chlorine. I said, "What do you do? Do you have safety equipment?" The answer was, "No, I guess we run like hell." The second one was for a conductor. A train came off the track. The conductor's job is to get off and walk back to see what it is. He does know what is on the train. I said, "Do you have any safety gear for chlorine?" He said, "No, I just hope the wind is going the other way."

But most of the chlorines and the stuff today, because of the kind of containers they are in, unlike the concerns we have with the DOT-112 and the DOT-117. They have been crash tested in the real world, and they seem to be doing an excellent job. For the length of train, I guess that's a business decision. I know a lot of our engineers would like to see something smaller, easier to control but, again, as we know, they push for every nickel, whether it's driving people to fatigue to keep going or other issues.

J'aimerais vous entretenir un peu de la question de la sécurité. Certains des témoins qui ont comparu devant nous ont dit que les considérations relatives aux coûts ne menacent pas la sécurité. Cependant, quelqu'un qui regarde de temps à autre le train passer voit bien que les trains aujourd'hui sont beaucoup plus longs qu'avant, ils sont à peu près trois fois plus longs, et il y a moins de personnel à bord. Il n'y a plus non plus de fourgon de queue. Ils circulent à 120 kilomètres-heure, et ils tanguent, tellement ils sont longs.

J'aimerais que vous nous parliez des risques liés au fait que ces trains de marchandises sont maintenant trois fois plus longs. Je sais qu'il faut réduire les coûts, mais il me semble qu'il faudrait également veiller à la sécurité.

M. Benson : Parlons d'abord des plans d'intervention d'urgence. Nous avons beaucoup travaillé avec la Direction générale du transport des matières dangereuses sur cette question. En fait, il y a même un groupe de travail permanent.

Je félicite le gouvernement. Dans le budget, je crois qu'il était question d'une somme de 143 millions de dollars, dont une partie sera consacrée aux plans d'intervention d'urgence et à la formation. Je m'excuse d'avance si je me trompe, mais, à ce que j'en sais, il y a toujours dans ce secteur des équipes d'intervention d'urgence. Ça fonctionne bien mieux.

Oui, en ce qui concerne la longueur des trains — et j'en ai déjà parlé aux mécaniciens et chauffeurs des locomotives —, on n'en voit pas la fin. C'est un aspect du problème. L'autre aspect, c'est le poids que cela représente pour les voies ferrées. Notre division assure l'entretien des voies, et le CP s'occupe de la plupart des petits tronçons. Le problème, c'est de se rendre sur les voies pour assurer un entretien approprié.

Voici comment je vois les choses : je discutais dans une gare de triage avec des gens en train de construire des locomotives; nous avons abordé le problème du chlore. Je leur ai demandé : « Que feriez-vous s'il y avait un problème? Avez-vous un équipement de sécurité? » Ils m'ont répondu : « Non, j'imagine que nous prendrions nos jambes à notre cou. » J'ai aussi discuté avec un chef de train, au sujet d'un train qui déraillait. Le chef de train doit aller voir sur place ce qui aurait pu causer le déraillement. Il sait ce que le train transporte. Je lui ai demandé : « Est-ce que vous avez un équipement de sécurité qui vous protège du chlore? » Il m'a répondu : « Non, mais j'espère que le vent soufflera dans l'autre direction. »

Mais, pour la plupart des produits, le chlore et tous les autres, nous n'avons plus aujourd'hui les mêmes types de conteneurs qu'avant, nous n'avons plus les problèmes que nous avions avec les DOT-112 et DOT-117. Il y a eu de véritables essais de collision, et il semble que les résultats sont excellents. En ce qui concerne la longueur des trains, j'imagine que c'est une décision de la direction. Je sais que nos mécaniciens sont nombreux à préférer des trains plus courts, plus faciles à contrôler, mais, encore une fois, nous le savons bien, on cherche à économiser le

Senator Runciman: How many members do you have in the union across the country?

Mr. Benson: Teamsters Canada or Rail Conference?

Senator Runciman: Teamsters Canada.

Mr. Benson: About 125,000.

Senator Runciman: Those can be not just rail but employed in one way or another in the oil industry. You mentioned a few thousand in Fort McMurray, shipping oil, transporting oil.

Mr. Benson: I imagine over 20,000, 15 to 20. We also have a tank haul division, trucking and tank haul. So a lot of the gas you see running down the delivery of gas is related. At airports, we do jet fuel, topping up planes, things like that. We're horizontally and vertically integrated.

Senator Runciman: A pretty significant component of your membership.

Mr. Benson: Overall. On the pipeline and on the rail side, I imagine 12, 13, 14,000 just there.

Senator Runciman: I wrote a couple of things down. You said that the pipeline is incredibly safe, an important part of our economy. You cited the CMHC findings. What, if anything, is your organization, your union, doing to get the message out to Canadians more broadly with respect to the importance to the economy and the safety of pipelines?

We see this fight. Most of what we read and see is pretty negative for the most part. I've been talking to industry reps and others. You have an interest here, and I think you care for the broader Canadian interest. I just wonder what, if anything, you are doing.

For example, the Ontario government — they may be moderating somewhat — was opposed to Energy East coming through the province. Have you or any of your organization sat down with the Ontario government and talked about the negative impacts to the province going forward if we don't recognize a way to do this safely but do it?

Mr. Benson: As the Teamsters, of course, we are also part of building trades of various organizations. The answer is yes, not us personally but certainly through our affiliates and our various people.

moindre sou, peu importe si cela entraîne de la fatigue ou cause d'autres problèmes.

Le sénateur Runciman : Combien de membres comptez-vous dans votre syndicat à l'échelle du pays?

M. Benson : Teamsters Canada ou la Conférence ferroviaire?

Le sénateur Runciman : Teamsters Canada.

M. Benson : Environ 125 000.

Le sénateur Runciman : Ils ne travaillent sûrement pas tous dans les chemins de fer, il doit y en avoir dans l'industrie pétrolière. Vous avez dit qu'il y en avait quelques milliers à Fort McMurray, qui s'occupent du transport et des expéditions de pétrole.

M. Benson : Je dirais qu'il y en a plus de 20 000, de 15 à 20 000. Nous avons aussi une division du camionnage et des camions-remorque. Nous nous occupons donc d'une bonne partie du pétrole qui circule. Dans les aéroports, nous nous occupons du carburant aviation, ravitaillons les avions, des choses comme ça. Nous sommes intégrés verticalement et horizontalement.

Le sénateur Runciman : C'est une proportion assez importante de vos membres.

M. Benson : De manière générale. Pour les pipelines et le transport ferroviaire, je crois que cela fait déjà 12, 13 ou 14 000 membres.

Le sénateur Runciman : J'ai pris quelques notes. Vous avez dit que les pipelines sont absolument sûrs, et qu'ils contribuent à une part importante de notre économie. Vous avez mentionné les résultats de l'étude de la SCHL. Est-ce que votre organisation ou votre syndicat fait quoi que ce soit pour faire mieux passer le message aux Canadiens, en ce qui concerne son importance pour l'économie et la sécurité des pipelines?

Nous voyons bien qu'il y a une opposition. Tout ce que nous lisons et ce que nous voyons, ce sont des choses négatives en plus grande partie. J'ai discuté avec des représentants de l'industrie et avec d'autres intervenants. Vous avez un intérêt envers cette question, et je crois que vous veillez également à l'intérêt de l'ensemble des Canadiens. J'aimerais savoir si vous faites quelque chose et, le cas échéant, ce que c'est.

Par exemple, le gouvernement de l'Ontario — il s'est peut-être un peu modéré — s'opposait à ce que le projet Énergie Est traverse sa province. Est-ce que vous ou un représentant de votre organisation avez pu vous asseoir avec le gouvernement de l'Ontario pour parler des répercussions négatives sur la province si nous décidons d'aller de l'avant avec ce projet, mais que nous ne savons pas comme le faire de façon sécuritaire?

M. Benson : Le syndicat des Teamsters, bien sûr, fait partie des métiers de la construction de divers organismes. La réponse est oui, pas nous personnellement, mais certainement nos associés et nos divers représentants.

It's a bigger issue than just us talking to people. One of the biggest problems, just like with rail and pipelines is that, through the last administration at least, there was the idea that the pipelines were going to go. It gave an opportunity for a huge straw man to be set up.

I'll give you an example, when I talk to my friends in British Columbia — I grew up there; I still have property there — if you look at the existing Kinder Morgan pipeline, it has been transporting oil out of the harbour for years. What they don't understand is that a pipeline is just a conduit; it's just a pipe. What goes into the pipe? In the case of Vancouver, that's where their gas, diesel and home oil comes from. Shut it down, and I guess you're going to have to bring gas in on barges and something else. Even for Energy East, it would carry conventional oil. It would carry Syncrude, and, yes, it would carry diluted bitumen. It depends what the customer wants to put in it.

The biggest issue with this is not oil at all. It's the issue of CO_2, climate change and dealing with the oil sands in general. When you see actions, for instance, of the Ontario government yesterday, the leaked release of whatever they are doing, if you look at Mr. Trudeau's government moving forward with climate change action in a real way, I think it's a bigger picture than just these projects and these jobs. I think the industry as a whole has sort of stood back and not taken the lead in that.

If you look at people like Trans-Canada, they have a huge investment in renewables: nuclear, which is not a renewable but is carbon free; solar; a huge generator of wind power. It's a way for them to balance off the carbon footprint of what they are doing.

To me, there have been a lot of lost opportunities, lost leadership, but it's that big picture when you see people talking.

I'll give you another example. I always laugh about this one. I'll ask all of you: Syncrude is an open pit mine. I was up there last year, and it's the size of Prince Edward Island, right? It's the size of New Brunswick. It's 100 square miles. Ten square miles have already been reclaimed.

To give an example, Montreal, Toronto, Ottawa, Edmonton are like 1,300 to 1,700 square miles. That's how big they are. This 90 square miles that is producing Syncrude oil, which is very clean and desirable, would fit inside a suburb. At Syncrude — that's the Canada oil sands — they have this huge tailing pond, and I know a few ducks died. Eighty per cent of the water is

Il ne s'agit pas seulement de parler aux gens; le problème est plus important que cela. L'un des principaux problèmes, tout comme dans le cas du transport ferroviaire et des pipelines, c'est que la dernière administration, du moins, laissait entendre que les pipelines allaient quand même être là. Et c'est ainsi qu'un immense épouvantail a été brandi.

Je vais vous donner un exemple. J'ai des amis en Colombie-Britannique — c'est là que j'ai grandi et j'y ai toujours une propriété — prenez le pipeline Kinder Morgan; il transporte du pétrole jusqu'au port depuis des années. Ce que les gens ne comprennent pas, c'est qu'un pipeline, c'est simplement un tuyau; c'est une canalisation. Que transporte la canalisation? Dans le cas de Vancouver, elle sert à transporter du gaz, du diesel et de l'huile de chauffage chez les gens. Si on le fermait, j'imagine qu'il faudra transporter le gaz sur des barges, ou d'une autre façon. Et même dans le cas d'Énergie Est, le pipeline servirait au pétrole conventionnel. Il pourrait servir au pétrole synthétique, et, également, au bitume dilué. Tout dépend de ce que le consommateur veut y mettre.

Le principal problème, dans tout cela, ce n'est pas du tout le pétrole. Le problème, c'est le CO_2, les changements climatiques et tout le dossier des sables bitumineux en général. Regardez les mesures qui sont prises, par exemple par le gouvernement de l'Ontario; hier, il y a eu une fuite concernant ce qu'il est en train de faire... prenez le gouvernement de M. Trudeau, qui met vraiment en œuvre des mesures de lutte contre les changements climatiques, je crois que c'est cela qu'il faut voir, non pas seulement les projets et les emplois. Je crois que toute l'industrie est restée les bras croisés, qu'elle n'a pas pris le dossier en main.

Prenez Trans-Canada, par exemple, qui a énormément investi dans les énergies renouvelables : l'énergie nucléaire, qui n'est pas renouvelable, mais qui ne produit pas de gaz à effet de serre; l'énergie solaire; une immense génératrice fonctionnant à l'énergie éolienne. C'est pour cette entreprise une façon de compenser l'empreinte carbone de ses activités.

À mon avis, beaucoup d'occasions se sont perdues, des occasions de prendre les choses en main, mais, quand vous parlez aux gens, c'est cette impression générale qui leur reste.

Je vais vous donner un autre exemple. Celui-là me fait toujours rire. Je vais vous poser une question à tous : Syncrude exploite une mine à ciel ouvert. Je m'y suis rendu l'an dernier; cette mine à peu près les dimensions de l'Île-du-Prince-Édouard, n'est-ce pas? Elle a les dimensions du Nouveau-Brunswick. Elle fait plus de 100 milles carrés. Déjà, 10 milles carrés ont été remis en état.

Un autre exemple, Montréal, Toronto, Ottawa et Edmonton s'étendent sur 1 300 à 1 700 milles carrés, peut-être trois. C'est énorme. Le terrain de 90 milles carrés que Syncrude exploite, et son produit est propre et souhaitable, occuperait le territoire d'une banlieue. Syncrude — je parle des sables bitumineux du Canada — a installé un immense bassin de

reused, and most of the rest goes up the pipe. That's the steam you see. So when people claim it's a huge use of water, there may be other ones. I don't think they've told their story very well. That's part of the problem.

When I was up there what impressed me was that they had a real good story to tell, but they don't seem to be expressing it well. I always laugh when you see the stars go up. It looks huge but, in reality, it's the size of a suburb in any of the cities you live in. We have gotten a billion barrels of oil out of there so far, hundreds of millions of person hours working. I think we have to do a better job of telling the story of what actually happens.

Senator Runciman: Agreed.

Senator Doyle: On rail safety, you mentioned fatigue management, and you talked about it here at committee before. A few of us are new members to the committee. Can you give us an overview of what your concerns are?

Mr. Benson: Thank you very much, Senator Doyle.

Basically fatigue science, and I've done the trucking and pilot, so I'm somewhat familiar with it. You have 24 hours in a day, and you need between 10 to 12 hours to rest, to get your 8 hours' opportunity to sleep, which leaves you between 12 to 14 hours a day to work. There is a lot more to it; this is bare bones. So any time that's exceeded, you start building up fatigue. The science is quite clear that, within a few days, your performance goes down. In fact, within a few days your reaction times and thinking are somewhat equivalent to a drunk. In the long run science shows that you develop obesity, diseases and you die younger.

We are doing a study now that can't be done in Transport because it's not in their silo, but we are arranging it through academics. A study of truckers in the States showed that they died between 12 to 17 years earlier than the general public. With fatigue, when you look at the pilot world and the trucking world, by regulation, we've set the maximum hours that you can work, taking into account circadian rhythms, taking into account the time of day you start. There are regulations. Those regulations were set after the inquiry resulting from the Hinton disaster over 30 years ago. The rest was left to collective bargaining. Quite simply, these matters should never be left to collective bargaining, and they can never be resolved by collective bargaining for two reasons.

décantation, je sais que quelques canards ne s'en sont pas sortis. Au total, 80 p. 100 du volume d'eau est réutilisé, le reste allant en majeure partie dans les canalisations. Voilà pourquoi vous voyez de la vapeur. Donc, lorsque les gens protestent en disant que c'est beaucoup trop d'eau, il pourrait y avoir d'autres raisons... Je ne crois pas qu'ils connaissent toute l'histoire. C'est un aspect du problème.

J'ai été frappé, quand je me trouvais là-bas, de constater que leur version des choses est peut-être excellente, mais ils ont de la difficulté à l'exposer. Ça me fait toujours rire de voir les lumières s'allumer. Cela semble énorme, mais en réalité, ce n'est pas plus gros que n'importe quelle banlieue de n'importe quelle ville. Nous en avons tiré jusqu'ici des milliards de barils de pétrole, à raison de centaines de millions d'heures de travail. Je crois que l'on pourrait trouver une façon bien plus efficace de présenter les choses.

Le sénateur Runciman : Je suis d'accord.

Le sénateur Doyle : En parlant de la sécurité du transport ferroviaire, vous avez parlé de la gestion de la fatigue, vous dites que vous en avez déjà parlé devant notre comité. Il y a au sein du comité quelques nouveaux membres. Pourriez-vous nous donner un aperçu de vos préoccupations à ce sujet?

M. Benson : Merci beaucoup, monsieur le sénateur Doyle.

La science de la fatigue, dans le fond, je la connais assez bien parce que j'ai travaillé dans le camionnage et dans le pilotage. Les journées comptent 24 heures, et vous avez besoin d'un repos de 10 à 12 heures, et de vos huit heures de sommeil, ce qui fait que vous pouvez travailler de 12 à 14 heures par jour. Mais ce ne sont là que des chiffres, il ne faut pas s'y fier aveuglément. Si vous dépassez ce nombre d'heures de travail, la fatigue commence à s'accumuler. La science le dit clairement, en quelques jours, votre rendement en est affecté. En fait, en quelques jours seulement, votre temps de réaction et votre raisonnement sont à peu près aussi bons que si vous étiez ivre. À long terme, la science a démontré que vous souffrirez d'obésité et d'autres maladies et que vous allez mourir plus jeune.

Nous sommes en train de mener une étude; elle ne pouvait pas être faite par le ministère des Transports, cela n'entre pas dans sa définition de tâches, mais nous nous sommes arrangés avec des universitaires. Une étude menée aux États-Unis auprès de camionneurs a révélé que leur espérance de vie était de 12 à 17 ans plus courte que dans la population en général. Pour la fatigue, pour le milieu dans lequel évoluent les pilotes et les camionneurs, le règlement a déterminé un nombre maximal d'heures de travail, compte tenu du rythme circadien, et aussi de l'heure à laquelle commence votre journée de travail. Il y a des règlements. Ces règlements ont été établis après l'enquête déclenchée après la catastrophe de Hinton, il y a plus de 30 ans. Les autres aspects ont été déterminés dans le cadre des

If we take the rest provisions that exist today, the companies violate them — these are contractual agreements — 1,000 to 1,400 times a month. Workers can wait 10 hours to get a call out and then be expected to work 12 to 14 hours. They can go to bed for 3 hours and get called out to work for 12 hours. You simply cannot do that.

Second, fatigue management is the icing on the cake on top of the rules. As far as I can tell, there is no fatigue management in the rail industry. In 2011, I was told by a bureaucrat working on a study that they went to a rail company and said they wanted to see the company's fatigue management plan. The rail company representative walked over to a cabinet, took it out and handed it to him. The bureaucrat said they wanted to see how the rail company implemented it, and the company representative said, "You said we had to have one. You didn't say we had to implement it."

It's not humane, and it's not just a public safety issue; it is a health and safety issue. It is a cost to Canada's health care. There is a social cost to their families. That is part of the reason why, in the other place, we were calling for a few things.

One is to have these rules put in place. The second is to have Health Canada, Transport Canada and the Labour Program conduct a study so that we can look at how much it actually costs society in terms of health care and people, not just for rail workers but for all transportation workers.

The third is to stop this silo that occurs between the Labour Program and Transport Canada. All workers under the federal sphere fall under the Labour Program, except for people running trades: pilots, truckers, locum engineers and conductors. They are dealt with by Transport Canada. At those meetings, when we're setting the hours and I ask that we look at the health and safety consequences, the answer is that they can't because it's not in their mandate.

This government made it clear that they want to use science-based evidence rule making, but you cannot do that if you are not willing to look at the science. If the silos stop you from looking at the science you will end up with stupid rules.

négociations collectives. Mais ces questions ne devraient tout simplement jamais être traitées dans le cadre des négociations collectives, elles ne peuvent pas être réglées par une convention collective, et ce, pour deux raisons.

Prenons les dispositions sur le repos qui sont aujourd'hui en vigueur; les entreprises — et il s'agit d'ententes contractuelles — y contreviennent de 1 000 à 1 400 fois par mois. On demande aux travailleurs d'attendre pendant 10 heures qu'on les appelle, puis ils devraient travailler de 12 à 14 heures. Ils peuvent ensuite dormir pendant trois heures, mais sont rappelés pour faire une autre journée de travail de 12 heures. C'est tout simplement impossible de faire cela.

Ensuite, la gestion de la fatigue, ce n'est que la cerise sur le gâteau des règlements. À ma connaissance, il n'y a aucun mécanisme de gestion de la fatigue dans l'industrie ferroviaire. En 2011, j'ai rencontré un bureaucrate qui menait une étude sur la question; il est allé dans les bureaux d'une compagnie ferroviaire et a demandé de voir le plan de gestion de la fatigue. Le représentant de la compagnie ferroviaire a ouvert un tiroir, a pris un document et le lui a tendu. Le bureaucrate a alors dit qu'il voulait savoir comment la compagnie mettait ce plan en œuvre; le représentant a répondu : « Vous avez dit que nous devions avoir un plan. Vous n'avez pas dit que nous devions le mettre en œuvre. »

Ce n'est pas humainement possible, et cela ne concerne pas seulement la sécurité du public; c'est aussi une question de santé et de sécurité. Cela entraîne des coûts pour le système de santé du Canada. Cela entraîne des coûts sociaux pour les familles. C'est en partie pour cette raison que nous réclamons, devant le comité à l'autre endroit, que deux ou trois choses changent.

Premièrement, nous voulons que ces règlements soient adoptés. Deuxièmement, nous voulons que Santé Canada, Transports Canada et le Programme du travail mènent une étude qui nous permettra de savoir combien il en coûte dans les faits à la société, pour la santé et pour les gens, pas seulement pour les travailleurs des chemins de fer, mais pour tous les travailleurs du monde du transport.

La troisième chose, ce serait d'éliminer les cloisons qui séparent actuellement le Programme du travail et Transports Canada. Tous les travailleurs du domaine fédéral relèvent du Programme du travail, sauf les gens de quelques métiers : les pilotes, les camionneurs, les mécaniciens et chefs de train. Ces travailleurs relèvent de Transports Canada. Pendant les réunions, lorsque nous établissons les horaires de travail, je demande que nous tenions compte des conséquences sur la santé et la sécurité, mais mes interlocuteurs me répondent que cela n'entre pas dans leur mandat.

Le gouvernement actuel a dit clairement qu'il voulait que l'élaboration des règlements se fasse en fonction de données probantes axées sur la science, mais il est impossible de faire cela si on ne veut pas examiner les données scientifiques. Si des

Today, we have people who are exhausted. Internal studies showed 67 per cent of people admitted to falling asleep on the job, never mind the social consequences like divorces and effects on peoples' kids' lives. You cannot expect to have that public safety mandate fulfilled if workers are so tired that they can't do their jobs properly.

Senator Doyle: In your opinion, have there been any improvements since Lac-Mégantic?

Mr. Benson: Nothing. Are you talking about fatigue?

Senator Doyle: Rail safety generally.

Mr. Benson: The answer is yes and no. We have full respect for then Minister Raitt; she was doing her best. I'll give you an example of what the trouble with the industry is. After Lac-Mégantic — and God bless all of those people — Minister Raitt came out with a set of rules. Believe it or not, under the Rail Safety Act — section 20, I think — the Railway Association of Canada, the lobby group for rail, gets to propose rules. After Lac-Mégantic, they proposed a set of rules and changed the minister's directives to what we regarded as business as usual.

Of the DOT-111s, 5,000 were taken off the chain. This was a good move. If you take a look at the number of DOT-111s in the field and take their normal attrition rate — the rate at which they are retired at the end of their lifespan — it works out to 5,000. Did we do stuff? Yes, we have done a lot of things on ERAPs, but what we haven't done is anything that would cost the railway company a nickel, and it saddens me a bit.

It's the same with fatigue management. It will cost a nickel, so they can't do it. I have no idea why rail companies are treated differently from airlines or trucking companies, especially after the situation in Mississauga involving chlorine. At the end of day we get, in our opinion, half measures and insufficient steps.

Senator Doyle: I think you had concerns that sections of Bill C-52 would allow the Railway Association of Canada to seek changes to the rules.

Mr. Benson: It has been there forever, Senator Doyle. When we reviewed the act we made many amendments and changes and, I'll be honest with you, I think it was a big improvement. Some of the key changes that were needed were making the government

cloisons vous empêchent d'examiner les données scientifiques, vous ne pouvez qu'élaborer des règlements stupides.

Aujourd'hui, il y a des gens qui sont épuisés. Des études internes ont montré que 67 p : 100 des travailleurs admettaient qu'ils s'endormaient au travail, et cela ne dit rien des conséquences sociales comme les divorces ou les effets sur la vie des enfants de ces gens-là. On ne peut pas s'attendre à ce que le mandat relatif à la sécurité publique soit respecté si les travailleurs sont tellement fatigués qu'ils ne peuvent faire leur travail comme il faut.

Le sénateur Doyle : À votre avis, y a-t-il eu des améliorations depuis Lac-Mégantic?

M. Benson : Aucun. Vous parlez de la fatigue?

Le sénateur Doyle : De la sécurité du transport ferroviaire de manière générale.

M. Benson : Je réponds oui et non. Nous avons le plus grand respect pour Mme Raitt, qui était alors la ministre; elle faisait de son mieux. Je vais vous donner un exemple des problèmes que l'industrie éprouve. Après Lac-Mégantic — que Dieu ait leur âme —, la ministre Raitt a décidé d'élaborer tout un ensemble de règlements. Croyez-le ou non, selon la Loi sur la sécurité ferroviaire — l'article 20, je crois —, c'est l'Association des chemins de fer du Canada, le groupe de lobbying du secteur ferroviaire, qui est chargé de proposer des règlements. Après Lac-Mégantic, l'Association a proposé un ensemble de règlements et modifié les directives de la ministre; au bout du compte, à notre avis, c'était comme si rien n'avait changé.

De plus, quelque 5 000 wagons DOT-111 ont été retirés de la circulation. C'était une bonne décision. Regardez le nombre de wagons DOT-111 en circulation, et appliquez le taux d'attrition normal — le taux selon lequel on les retire à la fin de leur durée de vie —, et cela fait 5 000. Avons-nous fait quelque chose? Oui, nous avons fait bien des choses relativement aux plans d'intervention d'urgence, mais nous n'avons rien fait qui aurait coûté un sou aux compagnies de chemins de fer, et cela m'attriste un peu.

C'est la même chose en ce qui concerne la gestion de la fatigue. Cela entraînerait des frais, alors ils ne peuvent pas le faire. Je n'ai aucune idée de la raison pour laquelle les compagnies de chemin de fer ne sont pas assujetties aux mêmes règlements que les transporteurs aériens ou les compagnies de camionnage, surtout après ce qui s'est passé à Mississauga, l'accident avec fuites de chlore. Au bout du compte, ce que nous avons obtenu, à notre avis, ce sont des demi-mesures et des mesures insuffisantes.

Le sénateur Doyle : Je crois que vous vous demandiez si certaines dispositions du projet de loi C-52 ne permettraient pas à l'Association des chemins de fer du Canada de demander des changements au règlement.

M. Benson : Il en a toujours été ainsi, monsieur le sénateur Doyle. Lorsque nous avons examiné la loi, nous avons apporté de nombreux changements, et, je vais vous le dire franchement, je crois que cela a été une très grande amélioration. Certains des

inspect rather than not, making the SMSs more transparent and open, getting rid of the private police force and to eliminate section 20 so they can no longer ask to propose rules.

In the trucking world, I can ask for changes to the rules. I would go to the advisory council, I would seek changes to the rules and if there is consensus we advise the minister that we'd like changes made to the rules. But I can't go directly to a minister under the act and say, "Here are the changes we want."

Even under the rules that you passed, we are supposed to be part and parcel of the creation of SMSs, but so far there has been nothing. There are supposed to be risk assessments on major changes, but we have not seen those yet. Part of the problem is that the rules you passed in 2011, which again in a minor sense were improvements, weren't enacted. The companies didn't want them, in my opinion. They weren't enacted post-Lac-Mégantic, and then Minister Raitt pushed them. They are just coming into effect now. We spent five years waiting for regulations to pass.

There is a lot of work to do, senator, and I'm more than happy to see you privately and work on some of them together.

Senator MacDonald: Thank you, Mr. Benson, for being here again.

Before I ask my couple of questions, I want to make a point though because I think we both have the same goal here. I enjoyed your breakdown of the movement of oils and your description of different oils: crude, Syncrude, fracked oil and bitumen. I always want to make the point to people, when they mention the term "tar" in relation to bitumen, tar is a coal derivative, and we should always use the word oil in because it is an oil derivative.

I was intrigued when you mentioned that the railcars have never been crash tested. Why don't they crash test them? Should they? Do they do so in other countries?

Mr. Benson: First, on crude oil, Syncrude, fracked oil and diluted bitumen aren't crude oil. We do not have a UN designation for them yet. We would like to get one, but I understand that it won't happen unless Canada wants to do it because they only exist here.

changements clés qui étaient exigés faisaient en sorte que le gouvernement procéderait à davantage d'inspection, que les systèmes de gestion de la sécurité seraient plus transparents et ouverts, que la police privée disparaîtrait et que l'article 20 serait supprimé, de façon que l'Association ne puisse plus proposer de règlement.

Dans le monde du camionnage, je peux demander des changements aux règlements. Il me faudrait m'adresser au conseil consultatif, demander des changements des règlements et, s'il y a un consensus, nous conseillons au ministre les changements que nous aimerions apporter. Mais je ne peux m'adresser directement à un ministre, selon la loi, et lui dire : « Voilà les changements que nous voulons. »

De toute manière, selon le règlement que vous avez adopté, nous sommes censés participer à l'élaboration des systèmes de gestion de la sécurité, mais jusqu'ici, rien ne s'est passé. Il devrait y avoir des évaluations des risques relativement aux changements majeurs, mais nous n'avons rien vu de tel jusqu'ici. Une partie du problème, c'est que le règlement que vous avez adopté en 2011, qui, je le répète, a quand même apporté quelques améliorations, n'est pas entré en vigueur. Les compagnies n'en voulaient pas, à mon avis. Ils n'ont pas été mis en vigueur après Lac-Mégantic, et la ministre Raitt a dû faire pression. Ils commencent tout juste à être mis en vigueur. Cela fait cinq ans que nous attendons que le règlement soit mis en vigueur.

Il y a beaucoup de travail à faire, monsieur le sénateur, et rien ne me ferait plus plaisir que d'en discuter et d'y travailler avec vous en privé.

Le sénateur MacDonald : Merci, monsieur Benson, d'avoir de nouveau comparu ici.

Avant de poser mes deux ou trois questions, j'aimerais souligner que je crois que nous poursuivons tous deux le même objectif. Je suis heureux que vous ayez pu nous donner des détails sur la circulation du pétrole et que vous ayez décrit les différentes sortes de pétrole : pétrole brut, pétrole synthétique, gaz de schiste et bitume. Je tiens toujours à le préciser, quand je parle avec des gens qui utilisent le mot « goudron » pour parler du bitume, que le goudron est un dérivé du charbon, et nous devons toujours utiliser le mot juste car il s'agit d'un dérivé du pétrole.

J'ai été surpris quand vous avez dit que les wagons n'étaient jamais soumis à des essais de collision. Pourquoi ne font-ils pas ces essais? Devraient-ils les faire? Est-ce que cela se fait dans d'autres pays?

M. Benson : Pour commencer, quand vous parlez de pétrole brut, le pétrole synthétique, le gaz de schiste et le bitume dilué ne sont pas du pétrole brut. Nous n'avons aucune désignation des Nations Unies pour ces produits. Nous aimerions bien qu'il y en ait une, mais, si j'ai bien compris, cela n'arrivera pas tant que le Canada ne donnera pas son accord, étant donné que ces produits n'existent qu'ici.

On crash testing, we raised this with representatives at the Teamsters Canada Rail Conference. First, they're not expensive. I thought they were expensive units, but I understand these types of oil cars are only $100,000 and change. They just have never done it because it would cost money, and they don't want to spend it. That's the only thing I can think of.

I have seen tests where they have done exploded charge tests to get rid of gas, et cetera. I think they should be crash tested, because the DOT-112s were supposed to be safer following the changes to the DOT-111s to make them thicker, et cetera, yet failed disastrously when they crashed them in a real location.

In Algoma, you were two kilometres away from a major incident. There was one in West Virginia that was, I think, 800 metres away from a town.

It seems to me if we're going to carry this stuff, it goes to the public confidence Senator Runciman or Senator Eggleton talked about. The public confidence and transparency and do everything we can to show the public that we have done everything we can and, if there is an accident, it was an accident that we couldn't foresee.

I think they should be crash tested. I think they should take them out, put some diluted bitumen or fracked oil in them, crash them into a wall or take them off a deck to see what happens. See if it's safe to do it.

Senator MacDonald: I think it's a reasonable proposal, frankly. But it also highlights, again, that pipelines are a well-established and proven delivery system for petroleum. They are safe, reliable and economically efficient. Here we are; there are absolutely no regulations in this country to stop the cross-provincial border transportation of petroleum by rail or truck.

I guess I want to ask you the position of the Teamsters in regard to the overall transportation of goods by rail and by truck. I'm one of those people who would like to see more and more petroleum as much as possible go by pipeline, but I'm also one of those people who would like more trucks off the road and more of this stuff on rail. There is so much heavy truck on the road today. What is the position of Teamsters Canada on that?

Mr. Benson: It might surprise you because we are a transportation union: we do truck, we do rail, we do everything. We see it as complement; we don't see it as a supplement. One of the problems in trucking, even though their hours of service, because of the way they're set up protecting the circadian rhythm that even the pilots don't have and the rail,

En ce qui concerne les essais de collision. Nous en avons parlé avec les représentants de la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada. Pour commencer, cela ne coûte pas très cher. Je croyais que ces wagons coûtaient cher, mais j'ai compris que ce type de wagons-citernes coûte seulement 100 000 $ et quelques sous. S'ils ne l'ont jamais fait, c'est que cela coûterait de l'argent, et ils ne veulent pas dépenser un sou. C'est la seule raison qui me vient à l'esprit.

Je sais qu'ils ont procédé à des essais en faisant exploser le chargement, pour éliminer les gaz. Mais je crois qu'il faudrait les soumettre à des essais de collision, étant donné que les DOT-112 étaient supposés être plus sécuritaires, que les changements apportés aux DOT-111 avaient pour but de rendre plus épaisses leurs parois, et cetera, et pourtant on sait le désastre qui s'est produit lorsqu'il y a eu un accident sur le terrain.

À Algoma, l'incident s'est produit à une distance de deux kilomètres de la ville. Autrement, il aurait été majeur. Il y en a eu un aussi en Virginie occidentale, et je crois qu'il s'est produit à 800 mètres d'une ville.

Il me semble que, si nous voulons transporter ce type de produits, il faut avoir la confiance du public, comme en a parlé le sénateur Runciman ou le sénateur Eggleton. La confiance du public et la transparence, et il faut aussi que nous fassions tout ce qu'il nous est possible de faire pour que le public voie que nous avons fait tout ce qu'il nous était possible de faire et que, s'il y a un accident, c'était un accident que nous n'aurions pas pu prévoir.

Je crois qu'il faudrait que les wagons soient soumis à des essais de collision. Je crois que nous devrions prendre un wagon, le remplir de bitume dilué ou de gaz de schiste, le faire foncer sur un mur ou tomber d'une plateforme et examiner ensuite les résultats, pour voir si cela est sécuritaire.

Le sénateur MacDonald : Je crois que c'est une proposition raisonnable, franchement. Mais cela met encore une fois en relief le fait que les pipelines sont un système de distribution bien établi et éprouvé pour le pétrole. Ils sont sécuritaires, fiables et efficients sur le plan économique. Nous en sommes là; il n'existe absolument aucun règlement, au Canada, qui empêcherait le transport du pétrole, d'une province à l'autre, que ce soit par le chemin de fer ou par la route.

Je crois que je vais vous poser une question sur la position des Teamsters en ce qui concerne de manière générale le transport de marchandises par chemin de fer ou par la route. Je fais partie des gens qui aimeraient que le pétrole soit bien davantage transporté par pipeline; je fais partie des gens qui aimeraient qu'il y ait moins de camions sur la route et plus de pétrole sur les chemins de fer. Il y a tellement de camions lourds sur les routes aujourd'hui. Quelle est la position de Teamsters Canada à ce sujet?

M. Benson : Ma réponse pourrait vous surprendre étant donné que nous sommes un syndicat du transport : nous assurons le transport par camion, par chemin de fer, nous faisons tout. Nous voyons cela comme un complément, non pas comme un supplément. L'un des problèmes, dans l'industrie du camionnage, et même si les horaires de travail, étant donné qu'ils

forget it, is probably still a little long. You're always going to need truckers for the last mile, the last 10 miles, or the last 40 miles, and at least they'll be home at night.

I understand there are a lot of hotshots and lots of stuff you have problems moving and you have to use trucks long distance to do it. I just think it's a matter of the business case. I know that rail is using, as you can tell, mile-long trains with material on them, containers, et cetera. I think that would be a great study and a great question to figure out what the problems are because at the end of day there is work for all. It all has to be moved somehow.

For instance, we do car haul at our car haul division and in the old days we used to take them off the line and drive them to the lot in Toronto. That's how we started. We move a lot by rail and a lot by truck; it just depends on where it's going.

That should be the issue when moving stuff. If it's coming out of Vancouver a lot of it is going onto train because there is nowhere to put a truck. Out of Montreal, rail uses a lot of intermodal from Montreal and from Halifax. I guess it's just a question of business decisions, when people want things, and it's also this idea of when they deregulated trucking. We called it sweatshops on wheels, but the truck itself was the warehouse. They used to have a warehouse and they made the truck the warehouse direct from the consumer.

You can see, from even Wal-Mart going down, that kind of model is starting to fade a bit. We assume over time a business case will develop, but I'd love to see a major study. I would love the Minister of Transport to look at that whole idea. If they're looking at greenhouse gases and climate change, it's certainly one the significant users of diesel and producers.

Senator MacDonald: I'm glad I brought it up now and I'm glad you responded the way you did. Thank you.

Mr. Benson: It's a win-win situation at the end of the day.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Mr. Benson, please excuse me for leaving the room earlier. I had a commitment.

ont été élaborés dans le but de protéger le rythme circadien... et même les pilotes n'y ont pas droit; quant aux chemins de fer, oubliez cela, ils sont toujours un peu trop longs. Nous aurons toujours besoin de camionneurs pour faire le dernier bout de chemin, les derniers 15 milles, les 40 derniers milles, mais au moins, ils seront chez eux le soir venu.

Je sais qu'il y a beaucoup de gens qui se prennent pour des champions. Et je sais qu'il y a beaucoup de marchandises qu'il est difficile de déplacer et qu'il faut des camionneurs sur longue distance pour le faire. Je crois tout simplement que cela a à voir avec la rentabilité. Je sais que, pour le transport ferroviaire, comme vous le savez, on utilise des trains longs d'un kilomètre qui transportent toutes sortes de matériel, des conteneurs, et cetera. Je crois que ce serait une excellente idée de mener une étude et qu'il faut répondre à la grande question de savoir quels sont les problèmes, étant donné qu'au bout du compte, il y a du travail pour tout le monde. Il faut d'une manière ou d'une autre déplacer toutes ces marchandises.

Par exemple, nous avons une division de remorquage; dans l'ancien temps, nous avions l'habitude de décrocher les remorques et de les ramener à notre terrain de Toronto. C'est ainsi que nous avons commencé. Nous transportons beaucoup de marchandises par chemin de fer et aussi par camion; tout dépend de leur destination.

C'est à cela que nous devons veiller lorsque nous transportons des marchandises. Si elles débarquent de Vancouver, elles seront chargées sur un train, car il est impossible de placer un camion où que ce soit. À partir de Montréal, le chemin de fer compte beaucoup sur les gares intermodales de Montréal et de Halifax. Je crois que c'est une simple décision d'affaires... si les gens veulent des choses, et cela remonte au moment où le camionnage a été déréglementé. Nous appelons ça des ateliers de misère sur roues, mais le camion servait d'entrepôt. Il y avait autrefois des entrepôts, mais aujourd'hui, l'entrepôt, le camion se rend directement chez le consommateur.

Vous pouvez constater, puisque même Walmart accuse une baisse, que ce type de modèle commence à perdre des plumes. Nous supposons qu'après un certain temps, une analyse de rentabilité se fera, mais ce que j'aimerais par-dessus tout, c'est qu'une grande étude soit menée. J'aimerais vraiment beaucoup que le ministre des Transports examine tout cela. Si on s'intéresse aux gaz à effet de serre et au changement climatique, c'est certainement un aspect important, les grands utilisateurs de diesel et les producteurs.

Le sénateur MacDonald : Je suis content d'avoir soulevé la question, et je suis content que vous ayez répondu de cette manière. Merci.

M. Benson : Au bout du compte, tout le monde en sortira gagnant.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Benson, veuillez m'excuser d'avoir quitté la salle un peu plus tôt; j'avais une obligation.

Congratulations the job you do advocating for workers in the energy sector. I would like to note that these workers provide a very important contribution to Canada's economy.

I found your presentation very useful. Your assessment of the use of pipelines seems very positive in terms of safety and the export of resources. The pipeline will play an essential role in exporting resources to other users in the country and will improve Canada's trade balance.

You made a direct link between the workers' qualify of life and resource development. I am from Abitibi, in northern Quebec. The use of resources is directly tied to the workers' quality of life, during both their working life and their retirement.

As an organization, how do you promote resource development and the use of pipelines as a transportation method? You don't make many public statements.

[*English*]

Mr. Benson: The best thing we can do at this point is to support the process the government has undertaken. I think that was something that was missing and lacking, especially for us. We are older, we are used to people making decisions and us sort of agreeing with them, but as a baby boomer I feel sad that we are not the most important group and picked-on group anymore as millennials.

Two things about millennials: they really care about these issues, and they are not people who just say, "You made a decision; that's okay." Third, look at their overall power to move everything, from social media to the Internet to how we distribute news, the total disruption of everything from cars to newspapers, and on and on, it's the process of gaining that social licence and getting people on board.

I was proud and pleased to see the government signing the UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples. If you look at the Supreme Court decisions that have come down, especially in British Columbia and elsewhere, the respect for our First Nations and how we deal with that is critical, as well as how we get these younger people on board and understand that this is part of their future too.

A lesson for us is to eat a little bit of humble pie and sit back and let them try and meet those expectations. We could be thumping the deck and talking about the thousands of people who will get work and we're very appreciative if and when it

Je tiens à vous féliciter pour le travail de promotion que vous faites pour les travailleurs du secteur de l'énergie. Ce sont des travailleurs qui rendent un très grand service au Canada sur le plan de l'économie, et je tenais à le souligner.

Votre présentation m'a beaucoup intéressé. L'évaluation que vous faites de l'usage des oléoducs semble très positive en matière de sécurité et en ce qui concerne l'exportation des ressources également. Le pipeline sera un élément essentiel à l'exportation des ressources vers d'autres utilisateurs du pays et améliorera la balance commerciale du Canada.

Vous faites un parallèle direct entre la qualité de vie des travailleurs et l'exploitation des ressources. Je suis originaire de l'Abitibi, dans le nord du Québec. Donc, l'utilisation des ressources est directement liée à la qualité de vie des travailleurs, tant pendant leur vie active qu'à la retraite.

Que faites-vous à titre d'organisation pour promouvoir l'exploitation des ressources et l'usage des pipelines comme moyen de transport? On ne vous entend pas beaucoup sur la place publique.

[*Traduction*]

M. Benson : Le mieux que nous puissions faire, pour le moment, c'est d'appuyer le processus que le gouvernement a entrepris. Je crois que cela manquait vraiment, en particulier en ce qui nous concerne. Nous sommes plus vieux, nous sommes habitués qu'il y ait des gens qui prennent des décisions et que nous ayons à donner notre accord, mais, puisque je fais partie de la génération des « baby-boomers, je suis un peu déçu de ne plus faire partie du groupe le plus important et le plus souvent pris à parti, les gens de la génération du millénaire.

Deux choses au sujet des millénaires : ils se préoccupent vraiment de ces questions, et ils ne sont pas du genre à dire tout simplement : « Prenez la décision; il n'y a pas de problème. » Troisièmement, pensez à leur efficacité générale dans le domaine du transport, cela va des médias sociaux à Internet, en passant par la façon dont nous diffusons les nouvelles, aux bouleversements qui touchent tout, des automobiles jusqu'aux journaux, et la liste est longue, voilà comment on obtient cette approbation sociale et comment on convainc les gens.

J'étais fier et heureux lorsque le gouvernement a signé la Déclaration de l'ONU sur les droits des peuples autochtones. Il suffit de voir les arrêts que la Cour suprême a rendus, en Colombie-Britannique en particulier, mais aussi ailleurs, le respect que nous devons à nos Premières Nations et la façon dont nous les traitons est essentielle, de même que les efforts que nous faisons pour mobiliser ces jeunes et comprendre que ces aspects concernent leur avenir à eux aussi.

Il y a une leçon à tirer de tout cela : nous devons rester humbles et ne pas prendre toute la place, de façon à les laisser s'arranger pour répondre aux attentes. Nous pourrions donner de grands coups de poing sur le bureau et parler des milliers de gens qui

happens, we hope it does, but we have to meet all the other expectations and needs to get that licence. We will never convince everybody, but hopefully there will be enough people.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Recently, the Union des producteurs agricoles came out against the pipeline. I don't want to rub salt in the wound, but I remember when the Harper government was very unpopular with the unions. The unions were very effective at criticizing some of the Conservative government's actions. I thought that the unions could contribute to the public debate on this particular matter by highlighting such issues as jobs, the workers' quality of life and economic development in Canada. However, you have not been heard promoting the use of pipelines.

[*English*]

Mr. Benson: The one thing to remember, senator, is that we have a lot of skin in the game. One of the criticisms our organization, or any organization like us would face from the public or from the people who are certainly very opposed to this, is that you have skin in the game.

Our members not only have skin in the game but our members are like the overall general public. If we polled our members in Quebec, they are concerned about protecting the environment, they are concerned about protecting public safety and they are concerned about respecting First Nations and Metis rights. They're concerned that it's good for Canada in the long run, and that's how we're addressing it.

We're trying to meet those expectations. Otherwise, like I say, the days of standing up and going "rah-rah," it's like when I talked today about the criticism of short-term work. I came out of construction. My first craft is tradesperson. You work to put yourself out of work. It is all short-term work. When people say that short-term work is bad, well, that's how I make my living.

The way we express it to people, we have to be respectful, we have to be informative and as helpful as we can through this process to transparency, honesty, eliminating opaqueness and talking about the good and the bad. That's a better way of addressing it than attacking anybody. It's not productive any other way.

Hats off to the Senate: I have always said that the Senate is one place I can come to talk about these issues that is not politically charged. They are the kinds of studies that you do so well, and that is why I appreciated so much to be able to come today to speak on this.

obtiendront un emploi, et nous serons très heureux si c'est ce qui arrive, nous l'espérons, mais nous avons d'autres attentes à combler, nous devons avoir cette approbation. Nous ne pourrons pas convaincre tout le monde, mais il est à espérer que nous convaincrons suffisamment de gens.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Récemment, l'Union des producteurs agricoles, qui est un syndicat, a fait une sortie contre l'oléoduc. Je ne veux pas tourner le fer dans la plaie, mais je me souviens du temps où le gouvernement Harper était très impopulaire auprès des associations syndicales. Les syndicats étaient très efficaces pour dénoncer certaines des actions du gouvernement conservateur. J'ai donc cru qu'il y avait là un sujet dans le cadre duquel les syndicats pourraient participer au débat public, en soulignant la question des emplois, de la qualité de vie des travailleurs, du développement économique du Canada, et cetera. Cependant, on ne vous entend pas vanter l'usage des pipelines.

[*Traduction*]

M. Benson : Ce qu'il ne faut pas oublier, monsieur le sénateur, c'est que nous avons beaucoup d'intérêts en jeu. C'est l'une des critiques que notre organisation essuie, comme c'est le cas de toutes les organisations comme la nôtre, de la part du public ou des gens qui sont fermement opposés à ce projet, et c'est que nous avons beaucoup d'intérêts en jeu.

Nos membres ont beaucoup d'intérêts en jeu, mais ils font eux aussi partie du public. Si nous faisions un sondage auprès de nos membres du Québec, nous apprendrions qu'ils se préoccupent de la protection de l'environnement, de la protection de la sécurité publique et du respect des droits des Premières Nations et des Métis. Ils veulent que tout cela soit avantageux pour le Canada, à long terme, et c'est ainsi que nous traitons la question.

Nous essayons de combler ces attentes. Dans le cas contraire, comme je le disais, on aurait beau crier et déclamer, c'est la même chose que ce que je disais plus tôt au sujet des critiques du travail à court terme. Je viens du secteur de la construction : j'ai exercé un métier. Ce travail consiste à terminer le travail. C'est toujours du travail à court terme. Lorsque les gens disent que le travail à court terme n'est pas une bonne chose, eh bien je leur réponds que c'est une façon pour moi de gagner ma vie.

Quand nous nous adressons aux gens, nous le faisons avec respect, nous les informons et nous essayons d'être le plus utiles possible; nous utilisons le processus axé sur la transparence et l'honnêteté, nous éliminons les zones grises et nous parlons autant des bons aspects que des moins bons. C'est bien mieux de faire cela que de s'attaquer à quelqu'un. Il n'y a pas d'autre façon d'être productif.

Je lève mon chapeau au Sénat : j'ai toujours dit que je pouvais venir devant le Sénat pour parler de ces questions, sans qu'il y ait de connotation politique. Vous réussissez très bien ce genre d'étude, et c'est pour cette raison que j'étais vraiment emballé à l'idée de venir discuter de cela avec vous aujourd'hui.

We have to be respectful and thoughtful. We have to answer the questions. It's not attacking the straw man; it's trying to explain things that people had not thought of.

My friends in B.C. didn't realize that the pipeline coming down, yes, sends oil overseas, but it delivers all their gas. They had no idea. That is what we have to explain more and more rather than just tell people, "This is good for the country; it's great for work; just build it." I think we have to meet those expectations, and it's much harder to meet expectations than it is to get angry, and I think that's how we are approaching it — at least it's how I am approaching it.

The Chair: It's reciprocal, Mr. Benson. We appreciate your presentation. You will always be more than welcome at this committee.

Tomorrow we will be meeting exceptionally at seven o'clock because we are meeting with Safe Rail Communities, and it will be here in this same room.

(The committee adjourned.)

Nous devons être respectueux et réfléchis. Nous devons répondre aux questions. Il ne s'agit pas de s'attaquer à un épouvantail; il s'agit d'expliquer aux gens des choses auxquelles ils n'avaient pas réfléchi.

Mes amis de la Colombie-Britannique n'avaient pas réalisé que le pipeline oui, bien sûr, transportait du pétrole jusqu'à l'étranger, mais il leur livre aussi tout leur gaz. Ils n'en avaient aucune idée. Nous devrions expliquer davantage ces aspects de la question plutôt que de nous contenter de dire aux gens : « c'est bon pour le pays; c'est bon pour l'emploi; nous devons le construire. » Je crois que nous devons combler ces attentes, et il est beaucoup plus difficile de combler des attentes que de se mettre en colère, et je pense que c'est ainsi que nous devrions voir les choses — à tout le moins, c'est ainsi que je vois les choses.

Le président : C'est réciproque, monsieur Benson. Nous avons aimé votre exposé. Vous serez toujours le bienvenu devant notre comité.

Demain, nous allons tenir une séance exceptionnelle à 7 h du matin, car nous rencontrons des représentants de Safe Rail Communities, ici même dans cette pièce.

(Le comité s'ajourne.)

OTTAWA, Wednesday, May 18, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 7 p.m. to continue its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

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

[*English*]

Tonight, the committee is continuing its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the east and west coasts of Canada.

Our witnesses for tonight are the co-founders of Safe Rail Communities, Helen Vassilakos and Patricia Lai. I invite Ms. Vassilakos and Ms. Lai to make their presentations. Afterwards, senators will have questions.

Eleni Helen Vassilakos, Co-founder, Safe Rail Communities: Good evening, everyone. We'd like to thank you for this opportunity to participate in your important discussion on strategies for getting crude oil to market. We appreciate the essential role of crude oil in our national economy. We are not

OTTAWA, le mercredi 18 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 19 heures, pour poursuivre son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

[*Traduction*]

Ce soir, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes atlantique et pacifique du Canada.

Nos témoins de ce soir sont les cofondatrices de Safe Rail Communities, Helen Vassilakos et Patricia Lai. J'invite Mme Vassilakos et Mme Lai à faire leur exposé. Les sénateurs auront, ensuite, des questions à leur poser.

Eleni Helen Vassilakos, cofondatrice, Safe Rail Communities : Bonsoir à tous. Nous voudrions vous remercier de nous avoir invitées à participer à votre discussion importante sur les stratégies d'acheminement du pétrole brut vers les marchés. Nous sommes conscientes du rôle essentiel que le pétrole brut joue

anti-oil, anti-rail or anti-pipeline. We are pro-public safety.

Safe Rail Communities was created in March 2014, after the Lac-Mégantic tragedy. We are ordinary citizens deeply concerned about the transport by rail of dangerous goods, especially volatile crude oil. Our presentation today will remain focused on oil by rail.

My name is Helen Vassilakos, co-founder of Safe Rail Communities, an initiative led by me and my neighbour Patricia Lai. Our street runs parallel to the CPR Mainline, which runs through the centre of Toronto. Our homes are located within metres of the rail line. For us, Lac-Mégantic was a wake-up call. Before Lac Mégantic, we went about our daily lives without much thought about what was travelling through our communities. Surprising to us is that, to this day, there has been no judicial inquiry made into the disaster, which arguably is one of the most catastrophic disasters in Canadian history.

I operate a home daycare and Patricia has three young children. We are very uneasy seeing long unit trains carrying volatile crude oil while at our street parkette with the children. Our neighbourhood is not unique. There are thousands of neighbourhoods likes ours throughout Canada. Patricia and I began to research rail safety so that we could have a clear understanding of the issue. We were alarmed by what we learned.

First, the Transportation Safety Board had been warning for over two decades that the DOT-111 tank cars used to carry dangerous goods such as volatile crude oil and ethanol are defective and unsafe.

Second, there was a huge increase in the shipment of volatile crude oil by rail. In 2009, there were only 500 of these tank cars travelling across Canada. By 2014, this number was approximately 140,000.

Third, the public is not provided with vital information regarding the transportation of dangerous goods by rail.

Fourth, industry does not carry enough insurance to cover the true cost of a catastrophic derailment in a densely populated area.

Fifth, we discovered through our environmental petition to the Office of the Auditor General, submitted in January 2015 and responded to in June 2015, that the Government of Canada has not conducted any studies or reviews of the possible risks to public health and the environment with respect to the significant increase in crude oil shipments. It is our opinion that industry is operating under a broken business model that places much of the risk onto the public. We are expected to take on the risk to both public safety and the public purse while the industry profits.

dans notre économie nationale. Nous ne sommes pas contre le pétrole, contre les chemins de fer ou contre les pipelines. Nous sommes pour la sécurité du public.

Safe Rail Communities a été fondé en mars 2014, après la tragédie de Lac-Mégantic. Il s'agit d'un mouvement de citoyens ordinaires qui éprouvent de vives inquiétudes à l'égard du transport des marchandises dangereuses, et surtout du pétrole brut volatile, par chemin de fer. Notre exposé d'aujourd'hui sera centré sur le transport du pétrole par voie ferrée.

Je suis Helen Vassilakos, cofondatrice de Safe Rail Communities, une initiative que j'ai lancée avec ma voisine, Patricia Lai. Notre rue est parallèle à la voie principale du CP qui traverse le centre de Toronto. Nos maisons sont situées à quelques mètres de la voie ferrée. La tragédie de Lac-Mégantic a été, pour nous, le signal d'alarme. Jusque-là, nous ne nous étions pas trop souciées de ce qui traversait le voisinage. Nous trouvons étonnant qu'il n'y ait pas encore eu d'enquête judiciaire sur la catastrophe qui est probablement l'une des plus désastreuses de l'histoire du Canada.

J'exploite une garderie à domicile et Patricia a trois jeunes enfants. Nous sommes très inquiètes lorsque nous voyons des longs trains transportant du pétrole brut volatile pendant que nous sommes dans notre mini-parc avec les enfants. Notre quartier n'est pas le seul dans cette situation. Il y en a des milliers d'autres dans l'ensemble du pays. Patricia et moi avons commencé à étudier la sécurité ferroviaire afin d'avoir une bonne compréhension du problème. Nous avons été alarmées par ce que nous avons appris.

Premièrement, le Bureau de la sécurité des transports avait averti, depuis plus de deux décennies, que les wagons-citernes DOT-111 utilisés pour transporter les marchandises dangereuses comme le pétrole brut volatile et l'éthanol étaient défectueux et non sécuritaires.

Deuxièmement, le transport par chemin de fer de pétrole brut volatile a énormément augmenté. En 2009, seulement 500 de ces wagons-citernes sillonnaient le Canada. En 2014, leur nombre avait atteint environ 140 000.

Troisièmement, le public ne reçoit pas les renseignements essentiels concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer.

Quatrièmement, l'industrie n'est pas suffisamment assurée pour couvrir le coût réel d'un déraillement catastrophique dans un secteur à forte densité démographique.

Cinquièmement, en présentant, en janvier 2015, au Bureau du vérificateur général, une pétition en matière d'environnement à laquelle nous avons obtenu une réponse en juin 2015, nous avons découvert que le gouvernement du Canada n'avait pas effectué d'étude ou d'examen des risques qu'une augmentation importante des expéditions de pétrole brut pouvait présenter pour la santé publique et l'environnement. Nous estimons que l'industrie poursuit ses activités selon un modèle d'affaires désuet et expose le public à une grande partie du risque.

On nous demande d'assumer les risques sur le plan de la sécurité et des finances publiques pendant que l'industrie réalise des profits.

After two years of intensive research and consultation with experts, we have identified reasonable recommendations.

Après deux années de recherches et de consultations intensives avec des experts, nous avons établi une liste de recommandations raisonnables.

First, set a safety-based standard based on maximum vapor pressure for the volatility of crude oil.

Premièrement, établir une norme de sécurité, basée sur la pression de vapeur saturante, pour la volatilité du pétrole brut.

Second, ensure that all dangerous goods are properly classified.

Deuxièmement, veiller à ce que toutes les marchandises dangereuses soient bien classifiées.

Third, prescribe unlimited absolute liability for rail carriers and shippers of dangerous goods. Carriers and shippers must have sufficient insurance to cover the full cost of a derailment in a densely populated area. The cost is estimated to be up to US$6 billion according to the Pipeline and Hazardous Material Safety Administration's Draft Regulatory Impact Analysis.

Troisièmement, imposer une responsabilité absolue illimitée aux transporteurs et expéditeurs ferroviaires de marchandises dangereuses. Les transporteurs et expéditeurs doivent avoir une assurance suffisante pour couvrir le coût total d'un déraillement dans un secteur à forte densité démographique. Ce coût peut atteindre 6 milliards de dollars américains selon le résumé provisoire de l'étude d'impact de la réglementation de la Pipeline and Hazardous Material Safety Administration.

Fourth, strengthen government oversight of the safety management system and increase the number of on-site rail inspectors.

Quatrièmement, renforcer la supervision gouvernementale du système de gestion de la sécurité et augmenter le nombre d'inspecteurs ferroviaires sur le terrain.

Fifth, strengthen government monitoring and enforcement of train speed limits.

Cinquièmement, renforcer les activités gouvernementales de surveillance et d'application des limites de vitesse des trains.

Sixth, increase transparency and accountability by providing real-time data about dangerous goods shipments to first responders and historical data to the public and by providing the public with railway route analyses and risk assessments regarding the shipment of dangerous goods by rail.

Sixièmement, accroître la transparence et la reddition de comptes en fournissant, aux premiers intervenants, des données en temps réel sur les expéditions de marchandises dangereuses et en fournissant au public des données historiques ainsi que des analyses des itinéraires ferroviaires et des évaluations des risques relatifs à l'expédition de marchandises dangereuses par chemin de fer.

Seventh, phase out unsafe tank cars immediately. The latest tank car standard allows railways to continue carrying crude oil in unsafe DOT-111 and CPC 1232 tank cars for up to 10 more years.

Septièmement, mettre immédiatement hors service les wagons-citernes non sécuritaires. La norme la plus récente s'appliquant à ces wagons permet aux chemins de fer de continuer à transporter le pétrole brut dans des wagons-citernes DOT-111 et CPC 1232 non sécuritaires pendant encore 10 ans.

Eighth, implement mandatory rail safety technology, such as positive train control, automated track inspection, dragging equipment detectors and automated railcar monitoring.

Huitièmement, rendre obligatoire la technologie de sécurité ferroviaire incluant notamment le système de commande intégrale des trains, l'inspection automatisée des voies, les détecteurs de pièces traînantes et la surveillance automatisée des wagons.

Ninth, implement independent risk analysis of all the factors that may contribute to a catastrophic derailment involving dangerous goods.

Neuvièmement, mettre en œuvre une analyse des risques indépendante de tous les facteurs susceptibles de contribuer à un déraillement catastrophique des wagons transportant des marchandises dangereuses.

We strongly believe that these measures will go a long way towards assuring the public that dangerous goods are shipped as safely as possible and that Canadians will not be left paying the cost of any future derailments. We also believe that it's our government's responsibility to set the standards for industry to follow in order to ensure public safety.

Nous sommes fermement convaincues que ces mesures contribueront largement à assurer au public que les marchandises dangereuses sont transportées de la façon la plus sûre possible et que les Canadiens n'auront pas à payer le prix de tout déraillement futur. Nous croyons aussi qu'il incombe à notre gouvernement d'établir les normes que l'industrie doit respecter pour assurer la sécurité du public.

Unfortunately, after almost three years since the tragedy of Lac-Mégantic, there remains much to be done to reassure families living, working and playing within our communities of their safety. Tinkering with the system will not be enough. We need substantive amendments to bring about meaningful change. Thank you.

The Chair: Thank you very much for your presentation.

Senator Doyle: You mentioned in your presentation that there's been no judicial inquiry into the Lac-Mégantic disaster. Why do you think that is? Why do you think there's been no inquiry to date?

Ms. Vassilakos: We're not sure. It would be expected as many other disasters historically have had a judicial review. There are so many questions still that the public has a right to answers for. I don't think we'll get to the bottom of it unless there is a judicial review or a more comprehensive review than the Transportation Safety Board report.

Senator Doyle: Getting closer to home, in your view, are there too many rail lines routed through or near the communities that you represent? Does your organization have any specific community proximity policies with regard to transporting oil and dangerous goods by rail? Do you have any such policies that you can tell us about?

Ms. Vassilakos: Do you mean with regard to new developments?

Senator Doyle: Yes.

Ms. Vassilakos: We're not urban planners. From what we understand, it's a 35-metre setback with the City of Toronto at this time. That's what city planning works with. We're regular citizens and not in the business of city planning. Our homes are within metres as so many communities were built around the rail lines many years ago.

We'd like to look at what can be done to make the transportation of dangerous goods as safe as possible for those who already live close to rail lines. Cities should take that into account when they're planning.

Senator Doyle: In your view, how well is the Government of Canada doing with regard to the inspection of rail and pipeline facilities as they go through your communities or communities that you represent?

Ms. Vassilakos: We understand from the Auditor General's report and the Transportation Safety Board's report that it's definitely not adequate enough. We have people sending us documentation of bridges that need to be looked at. We don't think that they're doing enough. There aren't enough inspectors

Malheureusement, près de trois ans après la tragédie de Lac-Mégantic, il reste encore beaucoup à faire pour permettre aux familles de croire qu'elles peuvent vivre, travailler et jouer en toute sécurité dans leur quartier. Il ne suffira pas de modifier quelques rouages. Nous avons besoin de modifications importantes pour apporter des changements significatifs. Merci.

Le président : Merci beaucoup pour votre exposé.

Le sénateur Doyle : Vous avez mentionné, dans votre déclaration, qu'il n'y a pas eu d'enquête judiciaire sur la catastrophe de Lac-Mégantic. Quelle en est la raison, selon vous? Pourquoi pensez-vous qu'il n'y a pas encore eu d'enquête?

Mme Vassilakos : Nous n'en sommes pas certaines. Comme de nombreuses autres catastrophes ont fait l'objet d'une enquête judiciaire par le passé, on se serait attendu à ce qu'il y en ait une. Il y a tellement de questions auxquelles le public serait en droit d'obtenir des réponses. Je ne pense pas que toute la lumière sera faite sur ce qui s'est passé à moins qu'il n'y ait une enquête judiciaire ou un examen plus approfondi que les rapports du Bureau de la sécurité des transports.

Le sénateur Doyle : Plus concrètement, estimez-vous qu'un trop grand nombre de lignes ferroviaires traversent les collectivités que vous représentez ou passent à proximité? Votre organisme a-t-il une politique précise à suggérer en ce qui concerne la proximité des habitations, dans le contexte du transport ferroviaire du pétrole et des marchandises dangereuses? Avez-vous des politiques à nous recommander?

Mme Vassilakos : Voulez-vous dire à l'égard des nouveaux lotissements?

Le sénateur Doyle : Oui.

Mme Vassilakos : Nous ne sommes pas des planificateurs urbains. À notre connaissance, la norme actuellement en vigueur à Toronto prévoit un retrait de 35 mètres. Telle est la norme avec laquelle les urbanistes de la ville travaillent. Nous sommes de simples citoyens et nous ne travaillons pas au service d'urbanisme. Nos maisons se trouvent à quelques mètres des voies, car un grand nombre de quartiers ont été bâtis autour des voies ferrées, il y a bien des années.

Nous voudrions voir ce qu'il est possible de faire pour rendre le transport des marchandises dangereuses le plus sûr possible pour les personnes qui résident à proximité des voies ferrées. Les municipalités devraient en tenir compte lorsqu'elles font leur planification.

Le sénateur Doyle : À votre avis, le gouvernement du Canada assure-t-il une inspection satisfaisante des installations ferroviaires et des pipelines qui traversent votre communauté ou celles que vous représentez?

Mme Vassilakos : Il ressort du rapport du vérificateur général et de celui du Bureau de la sécurité des transports que ce n'est certainement pas satisfaisant. Des gens nous envoient des documents montrant que des ponts ont besoin d'être examinés. Nous ne pensons pas que l'inspection soit suffisante. Il n'y a pas

on the ground, like the Auditor General had mentioned in his report. We'd like to see more on-site inspectors to actually look at what's happening on the ground, rather than paper auditing the safety management systems.

Senator Doyle: Do you have any views on the movement of crude oil by rail or pipeline? Does your organization have any views on which method is safer for your communities? What might be the best ways to move it?

Ms. Vassilakos: We're not the experts in that.

Senator Runciman: Thank you both for presenting to the committee tonight. I much appreciate it.

I spent about 29 years, on a part-time basis, living in Toronto, so I'm familiar with the CP line through the city. Of course, you've got the two main lines in the city of Toronto, with CN at the southern boundary and the CP line.

Have you done any research on how many freight trains run through the city, on both lines, on a daily basis or a weekly basis?

Patricia Yuen Yee Lai, co-founder, Safe Rail Communities: That would be something we would like to know, but it's not something that we have the resources to sit around and watch all day. We both have full-time jobs. Trainspotting is not something that we spend much time with.

For us, our homes are so close to the trains it's not hard to know when they are passing by, but, no, we have not done any formal research on how many trains go by. That is something we would like to know. We think that rail communities should know how much is passing by their homes.

Senator Runciman: Have you asked them, CP?

Ms. Lai: Yes, we have.

Senator Runciman: And they've declined to respond on how many freight trains?

Ms. Lai: Yes. That's an issue of security, they've told us, in terms of what is actually travelling by our homes and how often and when.

Senator Runciman: Who have you appeared before to make your case? How are you carrying out this lobbying effort with respect to train safety?

Ms. Lai: We are a not for profit. This is all on our volunteer time. As I said, we both have full-time jobs on our own.

suffisamment d'inspecteurs sur le terrain, comme le vérificateur général l'a mentionné dans son rapport. Nous voudrions qu'il y ait davantage d'inspecteurs sur le terrain pour voir ce qui se passe vraiment sur place au lieu de vérifier sur dossier les systèmes de gestion de la sécurité.

Le sénateur Doyle : Avez-vous des observations à émettre au sujet du transport du pétrole brut par chemin de fer ou par pipeline? Votre organisme a-t-il une opinion quant à la méthode la plus sûre pour vos communautés? Quel est le meilleur moyen de transporter ce pétrole?

Mme Vassilakos : Nous ne sommes pas les experts en la matière.

Le sénateur Runciman : Merci à vous deux de témoigner devant le comité ce soir. Je l'apprécie vivement.

J'ai vécu à Toronto, à temps partiel, pendant 29 ans et je connais donc bien la ligne du CP qui traverse la ville. Vous avez, bien entendu, les deux principales lignes de chemin de fer à Toronto, le CN au sud et la ligne du CP.

Avez-vous fait des recherches au sujet du nombre de trains de marchandises qui traversent la ville, sur les deux lignes, au cours d'une journée ou d'une semaine?

Patricia Yuen Yee Lai, cofondatrice, Safe Rail Communities : C'est une chose que nous aimerions savoir, mais nous n'avons pas les ressources voulues pour surveiller le trafic ferroviaire toute la journée. Nous avons toutes les deux des emplois à plein temps. Nous ne passons pas beaucoup de temps à regarder passer les trains.

Nos maisons sont si proches de la voie qu'il n'est pas difficile de savoir quand les trains passent, mais nous n'avons pas fait de recherches comme telles quant au nombre de trains qui passent. C'est une chose que nous aimerions savoir. Nous pensons que les collectivités en bordure des lignes ferroviaires devraient savoir combien de trains passent près de leurs maisons.

Le sénateur Runciman : Avez-vous posé la question au CP?

Mme Lai : Oui.

Le sénateur Runciman : Et le CP a refusé de vous dire combien de trains de marchandises passent?

Mme Lai : Oui. Pour une question de sécurité, nous a-t-on dit, en ce qui concerne la nature des marchandises qui passent près de nos maisons, à quelle fréquence et quand.

Le sénateur Runciman : À qui vous êtes-vous adressées pour faire valoir votre cause? Comment menez-vous votre lobbying à l'égard de la sécurité ferroviaire?

Mme Lai : Nous sommes un organisme sans but lucratif. Nous travaillons de façon entièrement bénévole. Comme je l'ai dit, nous avons toutes les deux un emploi à plein temps.

But we are a national initiative. We understood that railways fall under the federal jurisdiction. We've done everything in our power to bring our concerns to light in terms of educating politicians, our local MP, and communities across the country that are concerned about this issue.

Senator Runciman: Have you met with federal officials other than a local MP?

Ms. Lai: We have, actually. We feel fortunate that we've been able to make contact with Transport Canada, with the minister himself. He was in Toronto during Rail Safety Week. So we were able to speak with him at a closed round table meeting in Toronto that week.

Senator Runciman: Have you taken a look at the issue of the length of trains, freight trains, if that's a significant factor in derailments? Do you know what I'm talking about?

Ms. Lai: Yes, we feel it is. It certainly can't help that these unit trains are so much heavier, with the infrastructure of the rail being what it is. We have lots of communities and citizens along the rail who send us photographs of rail that's in very poor condition.

Ms. Vassilakos: The length of the train was mentioned in the report that I had mentioned that was done by the Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration in the United States. They did identify the length of the trains as being of concern. It's the only risk assessment document that we've been able to find; there aren't any risk assessments or any sort of assessment of these sorts of things in any documentation here in Canada. They did outline the length of the trains being of concern.

Ms. Lai: Just to go back to your first question, we have appeared before this committee before, as well as the House of Commons standing committee, but that was with the previous government.

Senator Runciman: Just a stat. I'm not sure how up-to-date this is, but it's the one I came across. Up until the 1990s, the average freight train was about 5,000 feet, 1.54 kilometers, and weighed 7,000 pounds.

Now, on average, it's 12,000 feet, so significantly longer. Obviously, there are a lot of benefits to it from the railway company's point of view. For one thing, it reduces their labour costs by 30 per cent.

Certainly, that's something that we're taking a look at, but, hopefully, you can do so as well.

Part of the increase has been the lack of pipeline to transport oil. That's one of the issues, obviously the key issue, we're taking a look at.

I wonder if you've expressed a view on that to the officials you've talked to or even to Ontario officials, for example, who have been resistant to the Energy East pipeline travelling through the province, which would take some of the load off of the rail

Néanmoins, notre initiative est nationale. Nous savons que les chemins de fer sont du ressort du gouvernement fédéral. Nous avons fait tout en notre pouvoir pour faire connaître nos inquiétudes aux élus, à notre député local et à toutes les collectivités du pays que cette question préoccupe.

Le sénateur Runciman : À part un député local, avez-vous rencontré des représentants du gouvernement fédéral?

Mme Lai : Oui. Nous avons eu la chance de pouvoir entrer en contact avec Transports Canada, avec le ministre en personne. Il était à Toronto au cours de la Semaine de la sécurité ferroviaire. Nous avons pu lui parler à l'occasion d'une table ronde, à Toronto, cette semaine-là.

Le sénateur Runciman : Avez-vous examiné si la longueur des trains, des trains de marchandises, est un facteur important lors des déraillements? Savez-vous de quoi je parle?

Mme Lai : Oui, nous pensons que c'est le cas. Vu l'état de l'infrastructure ferroviaire, le fait que ces trains sont beaucoup plus lourds n'améliore certainement pas les choses. Un grand nombre de collectivités et de citoyens qui vivent le long de la ligne nous envoient des photographies d'un chemin de fer en très mauvais état.

Mme Vassilakos : Le rapport de la Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration, des États-Unis, que j'ai mentionné, parlait de la longueur des trains. Dans ce rapport, la longueur des trains est jugée préoccupante. C'est le seul document d'évaluation des risques que nous ayons pu trouver; aucune évaluation de ce genre de risques ne figure dans un document quelconque, ici, au Canada. Le rapport mentionnait la longueur des trains comme un facteur de risque.

Mme Lai : Pour revenir à votre première question, nous avons déjà comparu devant votre comité ainsi que le comité permanent de la Chambre des communes, mais c'était sous le gouvernement précédent.

Le sénateur Runciman : Juste quelques chiffres. Je ne sais pas s'ils sont vraiment à jour, mais c'est ceux que j'ai trouvés. Jusque dans les années 1990, le train de marchandises moyen mesurait environ 5 000 pieds, soit 1,54 kilomètre et pesait 7 000 livres.

Il mesure maintenant 12 000 pieds en moyenne et est donc nettement plus long. De toute évidence, cela présente de nombreux avantages pour la compagnie ferroviaire. Cela réduit notamment ses frais de main-d'œuvre de 30 p. 100.

C'est certainement une question que nous examinons, mais j'espère que vous pourrez le faire également.

L'augmentation est due en partie au manque de pipelines pour transporter le pétrole. C'est un des problèmes, et même le principal problème que nous examinons.

Je voudrais savoir si vous avez exprimé une opinion à ce sujet aux autorités à qui vous avez parlé et même aux autorités ontariennes, par exemple qui se sont opposées à ce que l'oléoduc Énergie Est traverse la province. Cela réduirait la quantité de

transport industry in terms of crude oil. If that's something you haven't looked at, perhaps you should be looking at it in terms of making your views known there as well.

Ms. Vassilakos: From what we understand, even if pipelines are built quickly, tomorrow, they would still require railway to ship much of these types of crude oil to market. Apparently, smaller markets need railway to get those to the cross-country pipeline. I'll guess they'll take some of the pressure off, but, from what we understand, even in the petroleum industry numbers, crude by rail is projected to triple from now until 2018.

So we really want to focus on making the transport of crude oil as safe as possible by rail. That remains our focus. We would hope that it's shipped as safely as possible by pipeline as well.

Senator Manning: Thank you for making the presentation to us this evening.

A couple of, I guess, exploratory questions first. Safe Rail Communities was created in March 2014. Can you tell us about the organization itself in some detail? Is there a membership? Do you draw on people from across the country? How do you communicate? Just give us some idea of the organization itself.

Ms. Lai: We're a very close knit community, where we live, and one of our neighbours came across an article — I think it was February 2014 — indicating that the train that crashed in Lac-Mégantic had actually passed through Toronto.

For some time, those of us who spend time in the little parkette, which is right next to the tracks, had started to notice an increase in the number of black DOT-111 trains so close to our homes and were thinking, "That seems odd that there are so many of these tank cars with markings that don't look very safe."

But we sort of took it for granted that everything was okay. So when we learned that this route was the same route that that train had taken, we became very concerned. A few of us got together and started to think about what this meant. As Helen mentioned, we started to do some research and were alarmed by what we learned.

Very quickly, when we realized that the railway operations fall under federal jurisdiction, we contacted our MP — at the time it was Peggy Nash — and asked for some guidance to create our first federal petition and basically started by raising awareness around the issue, around what we learned, asking for more safeguards and more transparency around the transport by rail of crude oil.

Things continued to grow. We don't have a membership. We are registered not for profit. We have a board, but mostly it's around connecting with other communities, other community

pétrole brut transporté par chemin de fer. Si c'est une chose que vous n'avez pas examinée, vous devriez peut-être le faire afin d'exprimer également votre opinion à ce sujet.

Mme Vassilakos : D'après ce que nous avons compris, même si l'on construit rapidement des oléoducs, demain, on aura encore besoin des chemins de fer pour transporter une grande partie de ce type de pétrole brut vers les marchés. Apparemment, les petits marchés ont besoin du chemin de fer pour acheminer le pétrole brut jusqu'au pipeline transcanadien. Je suppose que cela réduirait un peu la pression, mais d'après ce que nous avons compris, même selon les chiffres du secteur pétrolier, le transport du pétrole brut par chemin de fer doit tripler d'ici 2018.

Nous voulons donc vraiment insister pour rendre le transport du pétrole brut le plus sécuritaire possible par chemin de fer. Cela reste notre principal objectif. Nous espérons qu'il sera également expédié de la façon la plus sécuritaire possible par pipeline.

Le sénateur Manning : Je vous remercie des exposés que vous nous avez faits ce soir.

J'aurais d'abord quelques questions exploratoires. Safe Rail Communities a été fondé en mars 2014. Pouvez-vous nous fournir quelques précisions au sujet de votre organisme? Avez-vous des membres? Regroupez-vous des gens des quatre coins du pays? Comment communiquez-vous? Donnez-nous une petite idée de votre organisme.

Mme Lai : Nous formons une communauté très solidaire, dans laquelle nous vivons, et un de nos voisins est tombé sur un article — je pense que c'était en février 2014 — selon lequel le train qui avait déraillé à Lac-Mégantic était passé par Toronto.

Lorsque nous fréquentions le mini-parc à proximité des voies, nous avions commencé à remarquer, depuis un certain temps, une augmentation du nombre de trains noirs DOT-111 qui passaient tout près de nos maisons. Nous trouvions bizarre qu'il y ait autant de wagons-citernes portant des sigles assez peu rassurants.

Nous pensions néanmoins que tout allait bien. Par conséquent, quand nous avons appris que cette ligne était celle que le train de la catastrophe avait suivie, nous nous sommes inquiétés très sérieusement. Nous nous sommes réunis à plusieurs pour réfléchir à ce que cela signifiait. Comme Helen l'a mentionné, nous avons commencé à faire des recherches et nous avons été alarmés par ce que nous avons appris.

Très rapidement, quand nous nous sommes rendu compte que les chemins de fer étaient du ressort du gouvernement fédéral, nous avons contacté notre députée, qui était Peggy Nash, à l'époque. Nous avons demandé des conseils pour créer notre première pétition fédérale et nous avons commencé par sensibiliser le public au sujet de ce que nous avions appris, en demandant plus de garanties et plus de transparence au sujet du transport du pétrole brut par chemin de fer.

Notre initiative a continué à prendre de l'ampleur. Nous n'avons pas de membres. Nous sommes enregistrés comme organisme sans but lucratif. Nous avons un conseil

organizations, other groups who are concerned about this issue and who share our goals in trying to increase the safety and transparency of transport of crude by rail.

Senator Manning: Thank you very much, and congratulations on your efforts. It's always interesting to understand where you came from.

A couple of notes in your presentations. In 2009, according to what you've told us, there were approximately 500 of these tank cars, the DOT-111 tank cars, travelling across Canada. By 2014, this number was approximately 140,000; would that be correct?

Ms. Vassilakos: Yes.

Senator Manning: Of these DOT-111 tank cars?

Ms. Vassilakos: Yes.

Senator Manning: That is in a seven-year span.

In regard to the comments you made, for example, "the latest tank car standard allows railways to continue carrying crude oil in unsafe DOT-111 and CPC1232 tank cars for up to 10 more years." After they are deemed unsafe they are allowed to carry them for 10 more years; is that what you're saying here or am I reading this incorrectly?

Ms. Lai: Yes, that's correct.

Senator Manning: After being deemed unsafe by the Transportation Safety Board?

Ms. Vassilakos: Yes, for the last two decades. The Transportation Safety Board, since the 1990s, has been warning that these are unsafe and not suitable to carry dangerous goods. In fact, they are defective.

Senator Manning: In your research or in your presentations or your lobbying efforts, have you been given any reason why that would be the case?

Ms. Vassilakos: In regard to why the Transportation Safety Board was deeming them unsafe?

Senator Manning: No, why were they allowed? What I'm trying to get to is the explanation. Have you received from anybody you have talked to an explanation of why they are allowed to use something that's deemed unsafe for 10 extra years?

Ms. Lai: No, we're wondering ourselves.

Senator Manning: I don't blame you.

I pass a lot of trucks when I drive on the highway home in Newfoundland and Labrador and a lot of the trucks have stickers or labels indicating whether they're carrying propane or oil or whatever the case may be. We don't have a railway in

d'administration, mais c'est surtout pour assurer les contacts avec les autres collectivités, les autres organismes communautaires, les autres groupes qui se soucient de cette question et partagent notre objectif qui est d'augmenter la sécurité et la transparence du transport du pétrole brut par chemin de fer.

Le sénateur Manning : Merci beaucoup et félicitations pour vos efforts. Il est toujours intéressant de savoir ce qui vous motive.

J'ai pris quelques notes à propos de votre exposé. D'après ce que vous nous avez dit, en 2009, environ 500 de ces wagons-citernes, les wagons-citernes DOT-111, sillonnaient le Canada. En 2014, leur nombre atteignait environ 140 000, n'est-ce pas?

Mme Vassilakos : Oui.

Le sénateur Manning : Des wagons-citernes DOT-111?

Mme Vassilakos : Oui.

Le sénateur Manning : En l'espace de sept ans.

À propos de ce que vous avez dit, par exemple : « La norme la plus récente s'appliquant à ces wagons permet aux chemins de fer de continuer à transporter du pétrole brut dans des wagons-citernes DOT-111 et CPC1232 non sécuritaires pendant 10 années de plus. » Alors qu'ils ont été jugés non sécuritaires, on autorise leur utilisation pour transporter ce pétrole pendant 10 années de plus, c'est bien ce que vous avez dit ou ai-je mal compris?

Mme Lai : Oui, c'est exact.

Le sénateur Manning : Après que le Bureau de la sécurité des transports les a jugés non sécuritaires?

Mme Vassilakos : Oui, depuis 20 ans. Le Bureau de la sécurité des transports a averti, depuis les années 1990, que ces wagons-citernes sont non sécuritaires et ne conviennent pas au transport des marchandises dangereuses. En fait, ils sont défectueux.

Le sénateur Manning : Au cours de vos recherches, de vos exposés ou de votre lobbying, vous a-t-on dit pourquoi c'était le cas?

Mme Vassilakos : Pourquoi le Bureau de la sécurité des transports les a jugés non sécuritaires?

Le sénateur Manning : Non, pourquoi ils ont été autorisés? J'essaie de comprendre pourquoi. Les personnes à qui vous avez parlé vous ont-elles expliqué pourquoi l'utilisation de wagons jugés non sécuritaires a été autorisée pendant 10 années de plus?

Mme Lai : Non, c'est la question que nous nous posons.

Le sénateur Manning : Je peux vous comprendre.

Je croise beaucoup de camions quand je conduis chez moi, sur les routes de Terre-Neuve-et-Labrador, et un grand nombre de ces camions ont des autocollants ou étiquettes indiquant qu'ils transportent du propane, du pétrole ou autres marchandises.

Newfoundland and Labrador any more by the way, we operate on trucks. Most of those trucks have some type of label in regard to dangerous goods that they are carrying.

In your second recommendation, you say, ". . . ensure that all dangerous goods are properly classified." Could you give us some indication of where the concern is there? There must be something that you have found that you're uncomfortable with the level of classification for. Please explain exactly the detail of that.

Ms. Vassilakos: The Transportation Safety Board had actually, in its report, mentioned that it wasn't properly classified. This very volatile crude oil didn't behave the way regular crude oil should have. Regular crude oil doesn't explode. This is extremely volatile crude oil that wasn't classified properly for its container.

Classification has to do with the type of product that it is and in which container it would be carried. The reason why we're concerned is because the Transportation Safety Board had voiced concern about it as well.

From what we understand right now, Transport Canada is working, along with the Americans, on reclassifying this very volatile crude oil.

The government had no idea what was in this crude oil. They hadn't classified it before it was allowed to be shipped in these containers so they're doing the classification now. They're actually in the process of classifying this stuff.

Senator Manning: They're in the process right now?

Ms. Vassilakos: Yes.

Senator Manning: Again, did I hear you say you had the chance to talk to the minister while he was in Toronto during rail safety week? Did I hear correctly that you had the opportunity to have a round table with him?

Ms. Vassilakos: Yes.

Ms. Lai: It was a closed round table. We were invited to attend.

Senator Manning: In that discussion, did the classification of dangerous goods come up for discussion?

Ms. Vassilakos: Yes, and stabilization as well. As well, the minister invited us to come back and speak to the director general of rail safety and the director general of the transportation of dangerous goods. We did have a meeting with them last week as well.

Senator Manning: Do you feel comfortable in any way, shape or form that we're making headway here in relation to the classification of the dangerous crude oil that's being shipped?

Nous n'avons plus de chemin de fer à Terre-Neuve-et-Labrador, soit dit en passant. Le transport se fait par camion. La plupart de ces camions ont un étiquetage quelconque indiquant les marchandises dangereuses qu'ils transportent.

Dans votre deuxième recommandation, vous dites : « ... veiller à ce que toutes les marchandises dangereuses soient bien classifiées. » Pourriez-vous nous dire ce qui vous préoccupe à cet égard? Vous avez dû trouver quelque chose d'inquiétant à propos de la classification des marchandises. J'aimerais que vous nous expliquiez cela en détail.

Mme Vassilakos : Le Bureau de la sécurité des transports avait effectivement mentionné dans son rapport que ce produit n'était pas bien classifié. Le pétrole brut très volatile ne se comporte pas de la même façon que le pétrole brut ordinaire. Le pétrole brut ordinaire n'explose pas. Le pétrole brut extrêmement volatile n'était pas bien classifié en ce qui concerne son conteneur.

La classification se rapporte au genre de produit dont il s'agit et au conteneur dans lequel il doit être transporté. Cela nous inquiète, parce que le Bureau de la sécurité des transports a également exprimé des inquiétudes à ce sujet.

À notre connaissance, Transports Canada travaille actuellement avec les Américains à la reclassification de ce pétrole brut très volatile.

Le gouvernement n'avait aucune idée de ce qu'il y avait dans ce pétrole brut. Il ne l'avait pas classifié avant d'autoriser qu'il soit expédié dans ces conteneurs et c'est pourquoi il en fait maintenant la classification. Il est en train de le faire.

Le sénateur Manning : Le gouvernement est en train de le classifier?

Mme Vassilakos : Oui.

Le sénateur Manning : Ai-je bien entendu que vous avez eu l'occasion de parler au ministre pendant qu'il était à Toronto à l'occasion de la Semaine de la sécurité ferroviaire? Vous avez bien dit que vous aviez eu l'occasion de participer à une table ronde avec lui?

Mme Vassilakos : Oui.

Mme Lai : C'était une table ronde fermée. Nous avons été invités à y participer.

Le sénateur Manning : A-t-il été question, au cours de la discussion, de la classification des marchandises dangereuses?

Mme Vassilakos : Oui, ainsi que de leur stabilisation. Le ministre nous a également invitées à revenir pour parler au directeur général de la Sécurité ferroviaire et au directeur général du Transport des marchandises dangereuses. Nous avons également eu une rencontre avec eux la semaine dernière.

Le sénateur Manning : Avez-vous le sentiment que nous faisons des progrès sur le plan de la classification du pétrole brut dangereux qui est expédié?

Ms. Lai: When we see some output or outcomes we will, but until now it's just been discussion. We haven't seen anything yet.

Senator Manning: Basically you put the case forward and you haven't received anything back.

One of the things you have here is, "The public is not provided with the vital information with regard to the transportation of dangerous goods by rail." Getting back to my earlier point, many people in the public would agree with that statement.

In regard to the information that you have received in relation to transportation of dangerous goods, period, have you reached any level of comfort? If you're involved in this organization, I'm sure you're gathering more information than the ordinary citizen would. You're putting the time and effort in and, as I said earlier, you should be congratulated for that.

With the amount of information you are gathering, are you receiving more detail about the dangerous goods that are being transported?

Ms. Lai: In a word, no.

Senator Manning: That takes care of my next question of how you get this information out to other people, but if you don't have the information you can't really pass it on, can you?

Ms. Lai: No.

Senator Manning: The relationship you have with gathering of the information, you mentioned the people you talked to in relation to the government. When you're dealing with CP itself or some other rail company seeking information, how have you found that exercise? Have you been successful in your requests or not and, if so, how much? Give us some detail on that, please.

Ms. Vassilakos: We've actually written to both of the class 1 railways, both CN and CP, asking questions around the risk assessments, what their emergency response plans are and the amount of liability insurance they carry.

Essentially, they told us that they won't give us that information. CN did disclose that they have $1.24 billion in liability. Other than that, they really didn't disclose any other information.

We have five access-to-information requests in with Transport Canada as well, and both railways were asked to provide us with emergency response plans that they have in place and that information wasn't disclosed to us either, and neither were their risk assessments.

Senator Manning: It seems, to me anyway, it has to be at times a very frustrating experience that you're going through in relation to the fact of the information you're receiving.

Mme Lai : Nous attendons de voir les résultats, car pour l'instant, ce sont seulement des discussions. Nous n'avons encore rien vu de concret.

Le sénateur Manning : Vous avez donc soulevé la question et vous n'avez pas encore reçu de réponse.

Vous dites notamment ici : « Le public ne reçoit pas les renseignements essentiels concernant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. » Comme je l'ai dit tout à l'heure, de nombreux citoyens seraient d'accord sur ce point.

Êtes-vous satisfaites des renseignements que vous avez obtenus au sujet du transport des marchandises dangereuses en général? Si vous faites partie de cet organisme, je suis sûr que vous recueillez plus de renseignements que le citoyen ordinaire. Vous y consacrez du temps et des efforts et comme je l'ai dit, vous méritez des félicitations.

Obtenez-vous davantage de précisions au sujet des marchandises dangereuses qui sont transportées?

Mme Lai : Je dirais simplement que non.

Le sénateur Manning : J'allais vous demander comment vous transmettez ces renseignements aux autres personnes intéressées, mais si vous ne les obtenez pas, vous ne pouvez pas vraiment les transmettre, n'est-ce pas?

Mme Lai : Non.

Le sénateur Manning : En ce qui concerne votre collecte de renseignements, vous avez mentionné les gens à qui vous avez parlé au gouvernement. Quand vous vous êtes adressées au CP ou à une autre compagnie ferroviaire pour obtenir des renseignements, comment cela s'est-il passé? Vos demandes ont-elles été fructueuses et, dans l'affirmative, dans quelle mesure? Donnez-nous quelques précisions à ce sujet, s'il vous plaît.

Mme Vassilakos : Nous avons écrit aux deux principales compagnies de chemin de fer, le CN et le CP, en leur posant des questions au sujet des évaluations des risques, de leurs plans d'intervention en cas d'urgence et du montant de leur assurance-responsabilité civile.

Elles nous ont répondu qu'elles ne nous fourniraient pas ce renseignement. Le CN a révélé qu'il avait une assurance-responsabilité civile de 1,24 milliard de dollars. À part cela, les compagnies n'ont divulgué aucun autre renseignement.

Nous avons également adressé cinq demandes d'accès à l'information à Transports Canada et les deux compagnies ont été priées de nous fournir leurs plans d'intervention en cas d'urgence, mais ces renseignements ne nous ont pas été divulgués non plus, pas plus que leurs évaluations des risques.

Le sénateur Manning : Compte tenu des renseignements que vous obtenez, j'ai l'impression que votre quête d'information doit parfois être très décourageante.

If I were to ask you today, based on the information that you have, whether you gather it from government or the railways or your own personal research, what would you see as the number one priority for the Government of Canada to move on in relation to creating a safer, more environmentally friendly access to transport of oil?

Ms. Vassilakos: Stabilization of this crude oil on site, strengthening of the safety management system and the regulatory framework and transparency.

Right now we don't have enough information as citizens to make informed decisions. People buy homes on our street, they leave our street because they're afraid of this stuff and there are people who are buying the homes right afterwards, or moving into our neighbourhood, without having information to be able to make an informed decision.

Senator Manning: Thank you very much.

Senator Greene: Thank you very much and congratulations on your efforts. I have one small question. Can you provide a reference or a source for the phrase: In 2009 there were only 500 of these tank cars, whereas by 2014 the number was approximately 140,000?

It's such an amazing fact that it might be something that we want to use in our report. In order to do that, we would need a reference or something like that. Could you provide that?

Ms. Vassilakos: We could absolutely provide you with that. It's the Railway Association of Canada's actual numbers. The Canadian Association of Petroleum Producers has documentation as well. Originally, they had the increased projected to be 510,000 before 2016. Now, since the subsequent downturn in the economy with crude oil, that number has changed to 182,000 approximately by the end of 2016. You can certainly find that information through both channels.

Senator Greene: I'm sure our clerks will do that. Do you know if those numbers relatively track the American experience?

Ms. Lai: No.

Ms. Vassilakos: The Americans have their own numbers. We can get that information to the clerk and they can share it with you as well. The American numbers are different.

Senator Greene: I'm sure they're different. Thank you very much.

Senator MacDonald: I thank the both of you for your good work. You say you're ordinary citizens. I would say you're extraordinary citizens to take the time and effort to put this through. I want to remind you and maybe everyone around the table that it only takes a handful of good people pulling in the same direction to make meaningful change. I'm hoping that

Compte tenu des renseignements que vous possédez, que vous les ayez obtenus du gouvernement, des chemins de fer ou par vos propres moyens, quelle serait, selon vous, la mesure que le gouvernement du Canada devrait prendre en priorité pour rendre le transport du pétrole plus sûr et plus écologique?

Mme Vassilakos : Ce serait la stabilisation du pétrole brut sur place, la consolidation du système de gestion de la sécurité et de la réglementation ainsi que la transparence.

À l'heure actuelle, les citoyens n'ont pas suffisamment de renseignements pour prendre des décisions éclairées. Des gens achètent des maisons dans notre rue ou quittent notre rue parce qu'ils ont peur, d'autres rachètent immédiatement leurs maisons ou s'installent dans notre quartier sans avoir les renseignements leur permettant de prendre une décision éclairée.

Le sénateur Manning : Merci beaucoup.

Le sénateur Greene : Merci beaucoup et félicitations pour vos efforts. J'ai une petite question. Pouvez-vous nous fournir vos sources pour cette phrase : En 2009, il n'y avait que 500 de ces wagons-citernes alors qu'en 2014, leur nombre atteignait environ 140 000?

C'est tellement étonnant que nous pourrions vouloir le mentionner dans notre rapport. Pour ce faire, nous avons besoin de vos sources. Pourriez-vous nous les fournir?

Mme Vassilakos : Nous pouvons certainement vous les fournir. Ce sont les chiffres de l'Association des chemins de fer du Canada. L'Association canadienne des producteurs pétroliers a également des documents à cet effet. Au départ, on prévoyait que le nombre de wagons atteindrait 510 000 avant 2016. En raison du ralentissement de l'économie du pétrole brut, les prévisions sont tombées à environ 182 000 d'ici la fin de 2016. Vous pouvez certainement obtenir ce renseignement de ces deux sources.

Le sénateur Greene : Je suis sûr que nos greffiers vont le faire. Savez-vous si ces chiffres correspondent à l'expérience américaine?

Mme Lai : Non.

Mme Vassilakos : Les Américains ont leurs propres chiffres. Nous pouvons les faire parvenir au greffier et ils peuvent également les partager avec vous. Les chiffres américains sont différents.

Le sénateur Greene : Je suis certain qu'ils sont différents. Merci beaucoup.

Le sénateur MacDonald : Je vous remercie toutes les deux pour votre bon travail. Vous dites que vous êtes des citoyennes ordinaires. Je dirais que vous êtes des citoyennes extraordinaires pour avoir pris le temps et la peine de faire ces recherches. Je tiens à vous rappeler ainsi, peut-être, qu'à toutes les personnes autour de la table, qu'une poignée de gens de bonne volonté qui poussent

you will be part of helping us make some meaningful change. Thank you.

Your Safe Rail Communities initiative you began in February 2016. I'm curious, what was the response to your e-petition in terms of numbers and support?

Ms. Vassilakos: Our initial petition?

Senator MacDonald: Yes. Did people catch on and jump on?

Ms. Vassilakos: All of our paper petitions that we've had, we have had thousands of signatures. Much of it has been at events, door knocking throughout the GTA. We do have an electronic e-petition now online as well.

Senator MacDonald: Are people still responding?

Ms. Vassilakos: Yes, absolutely.

Senator MacDonald: In terms of your e-petition, to what extent does the implementation of your recommendations you believe improve public confidence in the transportation of crude oil by rail?

Ms. Vassilakos: If all of the recommendations in our e-petition were to be adopted?

Senator MacDonald: Yes.

Ms. Vassilakos: We believe it would go a tremendously long way towards having the confidence that any dangerous goods are transported as safely as possible. We want 100 per cent of what can be done to be done in order to ensure that this stuff is shipped as safely as possible.

Senator MacDonald: Would I be presumptuous in assuming that you share my position on the transportation of petroleum products, which is the safest, most efficient and cheapest way would be by the transportation of these products by pipeline? Would we share that position?

Ms. Vassilakos: We don't have expertise in that. From what we understand, it's going to be shipped by pipeline and rail. Regardless of which way it is shipped, we want it to be shipped as safely as possible. Our focus has been rail because all our resources have to go to rail. We lack the resources to look at pipelines in-depth. We really do lack the resources.

Senator MacDonald: You understand and appreciate that when it comes to shipping these products by pipeline, there's a public process we have to go through. When it comes to shipping these products by rail or by truck, there are absolutely no restrictions on this in terms of moving across provincial boundaries. You understand that?

Ms. Vassilakos: Yes, we do understand that, and we were made very well aware of that after Lac-Mégantic.

dans la même direction peuvent apporter d'importants changements. J'espère que vous allez nous aider à apporter des changements importants. Merci.

Vous avez lancé votre initiative Safe Rail Communities en février 2016. Je serais curieux de savoir combien de gens ont répondu à votre pétition en ligne et l'ont signée?

Mme Vassilakos : Notre première pétition?

Le sénateur MacDonald : Oui. Les gens ont-ils tout de suite répondu?

Mme Vassilakos : Nous avons reçu des milliers de signatures pour toutes les pétitions que nous avons soumises sur papier. C'était la plupart du temps à l'occasion d'événements, en allant frapper aux portes du Grand Toronto. Nous avons également une pétition électronique en ligne.

Le sénateur MacDonald : Vous recevez encore des réponses?

Mme Vassilakos : Oui, absolument.

Le sénateur MacDonald : Pour ce qui est de votre pétition en ligne, dans quelle mesure pensez-vous que la mise en œuvre de vos recommandations améliorerait la confiance du public dans le transport ferroviaire du pétrole brut?

Mme Vassilakos : Si toutes les recommandations formulées dans notre pétition en ligne étaient adoptées?

Le sénateur MacDonald : Oui.

Mme Vassilakos : Nous croyons que cela contribuerait énormément à convaincre le public que toutes les marchandises dangereuses sont transportées de la façon la plus sécuritaire possible. Nous voulons que le maximum soit fait pour que ce produit soit expédié de la façon la plus sûre possible.

Le sénateur MacDonald : Serait-il présomptueux de supposer que vous partagez mon opinion au sujet du transport des produits pétroliers, à savoir que le pipeline est le mode de transport le plus sûr, le plus efficace et le plus économique? Partagez-vous cette opinion?

Mme Vassilakos : Nous ne sommes pas expertes en la matière. À notre connaissance, ces produits seront expédiés par pipeline et par chemin de fer. Le mode de transport, quel qu'il soit, doit être le plus sécuritaire possible. Nous avons centré notre attention sur les chemins de fer, car cela absorbe la totalité de nos ressources. Nous n'avons pas les moyens d'examiner le transport par pipeline. Nous n'avons vraiment pas les ressources voulues.

Le sénateur MacDonald : Comme vous le savez, pour expédier ces produits par pipeline, il y a un processus public à suivre. S'ils sont transportés par chemin de fer ou par camion, absolument aucune restriction n'empêche de leur faire traverser les frontières des provinces. Vous comprenez cela?

Mme Vassilakos : Oui, nous le comprenons et nous en avons parfaitement pris conscience après la tragédie de Lac-Mégantic.

Senator Runciman: You were talking about transparency earlier. You mentioned neighbours selling their homes and others buying into the neighbourhood and not being aware. I'm wondering how you see that kind of transparency working. It's a safe assumption when you're talking about freight trains that there's going to be nitric acid, ammonia, crude oil, jet fuel. How would you see CP passing through your neighbourhood? What do you see in terms of transparency?

Ms. Vassilakos: We need access to what the real risks are. We had a family that moved a year after they bought their home. They could not stand living in their home anymore because they learned after the fact that there was a huge increase of this type of volatile crude oil.

People need to be more informed to make decisions around this. We could sell our homes tomorrow and that wouldn't solve a single thing. We would still have a problem. The problem would be left to the next person.

What we're looking for is an indication that our government is doing everything possible to make the transportation of these goods that we use as safe as possible.

I've lived in the neighbourhood for 20 years. I know dangerous goods are being shipped through. I just want to know the government is doing everything it can to make it as safe as possible.

Senator Runciman: I saw one other statistic here that should give you some degree of comfort. CP has the best industry safety rating in North America for 11 of the past 13 years. That's a positive for you to take away.

Senator Eggleton: I have read your statement, and I commend you for all the work you're doing. I live about three or four blocks from the mid-town CPR line. I've lived a good deal of my life very close to it, so I understand the concerns and I share those concerns.

When I was a member of Parliament in the House of Commons, I represented the area which line 9B passes through, which is up around Finch Avenue. It passes very close to the subway line. That's the pipeline, which is part of what is being discussed these days.

I want to ask you about Protective Direction 36, which Transport Canada issued just last month, and this has to do with the municipalities and first responders getting more data on dangerous goods. There has always been a controversy about how much that should be made public, the fear of telling people who might have dark motives in advance of what goods are being shipped on what line and what kind of goods.

How do you feel about that in general? How much beyond the first responders and beyond the municipal officials should just be left there as opposed to being made public? How do you feel about that?

Le sénateur Runciman : Tout à l'heure, vous avez parlé de transparence. Vous avez dit que des voisins vendent leurs maisons et que d'autres personnes achètent dans le quartier sans être conscientes du danger. Je me demande comment vous envisagez la transparence. On peut supposer que les trains de marchandises vont transporter de l'acide nitrique, de l'ammoniaque, du pétrole brut, du kérosène. Comment voyez-vous le CP traverser votre quartier? Qu'envisagez-vous sur le plan de la transparence?

Mme Vassilakos : Nous devons savoir quels sont les risques réels. Une de nos familles a déménagé un an après avoir acheté sa maison. Elle ne pouvait plus supporter d'y vivre après avoir appris que le transport de ce type de pétrole brut volatile avait énormément augmenté.

Il faut que les gens soient mieux informés pour prendre ce genre de décisions. Si nous vendions nos maisons demain, cela ne réglerait en rien le problème. Il serait toujours là. Il se poserait pour le nouvel acheteur.

Nous voulons la preuve que notre gouvernement fait tout en son pouvoir pour que le transport de ces marchandises que nous utilisons soit le plus sécuritaire possible.

Je vis dans le quartier depuis 20 ans. Je sais que des marchandises dangereuses le traversent. Je veux seulement la certitude que le gouvernement fait le maximum pour que ce soit aussi sécuritaire que possible.

Le sénateur Runciman : J'ai vu d'autres statistiques qui devraient vous rassurer un peu. Le CP a eu, au cours des 13 dernières années, la meilleure cote de sécurité de l'industrie nord-américaine pendant 11 ans. C'est une bonne nouvelle pour vous.

Le sénateur Eggleton : J'ai lu votre déclaration et je vous félicite de tout le travail que vous accomplissez. Je vis à environ trois ou quatre coins de rue de la ligne du CP qui traverse le centre-ville. J'ai vécu à proximité pendant une bonne partie de ma vie et je comprends donc vos inquiétudes, que je partage.

Quand j'étais député à la Chambre des communes, je représentais le secteur que la ligne 9B traverse et qui se trouve aux alentours de l'avenue Finch. Elle passe très près de la ligne de métro. C'est le pipeline qui fait partie du sujet dont nous discutons ces jours-ci.

Je voudrais connaître votre avis au sujet de l'Ordre numéro 36 que Transports Canada vient d'émettre le mois dernier, et qui vise à fournir aux municipalités et aux premiers intervenants davantage de données sur les marchandises dangereuses. Il y a toujours eu une controverse au sujet de la publication de ces renseignements, car on craint de divulguer à des gens mal intentionnés quelles marchandises sont expédiées sur quelle ligne.

Quelle est votre opinion générale à ce sujet? À part les premiers intervenants et les autorités municipales, quels renseignements faudrait-il garder confidentiels au lieu de les rendre publics? Qu'en pensez-vous?

Ms. Lai: The information that's going to be made available to municipalities and first responders is still historical data. It's still not real-time data. So it's still not going to be all that useful for the people who are going to be helping us. I think that was our biggest disappointment with that protective direction.

Yes, the public should know, maybe not right away, maybe they need to know the day after the fact. If we rely on first responders to help us in a crisis situation such as Lac-Mégantic, and they don't know what is on that train, I don't know how they're going to help us quickly enough. That's our primary concern with that protective direction.

In terms of everybody else knowing, it goes back to what Eleni was speaking of around transparency. We're not asking for the public to be told in advance what's coming.

Senator Eggleton: Okay. So you accept that the first responders and the municipalities, who have responsibility by and large for the first responders, the first responders should know in a very timely fashion and you think right after that the public should be made aware?

Ms. Lai: The public has the right to know what is passing by their homes. I don't think Eleni and I have talked about exactly when would be appropriate, but we certainly don't feel it's necessary they know in advance.

Senator Eggleton: That's fine. Thank you very much.

The Chair: One of the topics the committee is examining is the issue of social licence for large oil transportation. Basically it's more a question that relates to building of pipelines. Should proponents consult stakeholders like you?

Ms. Lai: I think they should consult us.

The Chair: How?

Ms. Vassilakos: Through public meetings and open dialogue where we can be part of the discussion.

The Chair: Have you had the opportunity to participate in some of the debates concerning the option of trains versus pipelines?

Ms. Vassilakos: No.

The Chair: Thank you. That's the end of the questions. I really appreciated your presentation. We're happy we could accommodate you by delaying, and we appreciate the fact that you participated. Thank you very much.

Mme Lai : Les renseignements qui seront communiqués aux municipalités et aux premiers intervenants sont des données historiques. Ce ne seront pas des données en temps réel. Ce ne sera donc pas très utile aux gens qui vont nous aider. C'est sur ce plan, je pense, que cet ordre nous déçoit le plus.

Oui, le public devrait être informé, peut-être pas immédiatement, mais le lendemain. Si nous comptons sur les premiers intervenants pour nous aider en cas de désastre comme à Lac-Mégantic et s'ils ne savent pas ce qui se trouve à bord du train, je ne vois pas comment ils nous aideront avec la rapidité voulue. Voilà ce qui nous inquiète surtout à propos de cet ordre.

Pour ce qui est d'informer le public en général, cela nous ramène à ce qu'a dit Eleni à propos de la transparence. Nous ne demandons pas que le public soit informé à l'avance des marchandises qui seront transportées.

Le sénateur Eggleton : Très bien. Vous acceptez donc que les premiers intervenants et les municipalités, qui assument la responsabilité des premiers intervenants, en soient informés immédiatement et vous pensez qu'ensuite le public devrait être mis au courant?

Mme Lai : Le public a le droit de savoir ce qui passe à côté de chez lui. Je ne pense pas qu'Eleni et moi-même ayons précisé quand il devrait être informé, mais nous ne pensons certainement pas que ce doit être à l'avance.

Le sénateur Eggleton : Très bien. Merci beaucoup.

Le président : Un des sujets que le comité examine est l'acceptabilité sociale du transport de pétrole en grande quantité. C'est une question qui se rapporte davantage à la construction des pipelines. Les promoteurs devraient-ils consulter les parties prenantes telles que vous?

Mme Lai : Je pense qu'ils devraient nous consulter.

Le président : Comment?

Mme Vassilakos : En tenant des assemblées publiques et des discussions auxquelles nous pouvons participer.

Le président : Avez-vous eu l'occasion de participer à certains des débats portant sur le choix entre le chemin de fer et le pipeline?

Mme Vassilakos : Non.

Le président : Merci. Voilà qui termine les questions. J'ai vraiment apprécié votre témoignage. Nous sommes heureux d'avoir pu vous entendre en retardant cette audience et nous apprécions que vous y ayez participé. Merci infiniment.

Colleagues, the next meeting will be on Tuesday May 31, when we come back, and we will be taking a break from our oil transportation study. We'll hear from the former minister David Emerson, who chaired the Canada Transportation Act Review Panel.

(The committee adjourned.)

Chers collègues, notre prochaine séance aura lieu le mardi 31 mai, à notre retour, et nous suspendrons temporairement notre étude sur le transport du pétrole. Nous allons entendre l'ancien ministre, David Emerson, qui a présidé le Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada.

(Le comité s'ajourne.)

APPEARING

Wednesday, May 4, 2016

The Honourable Amarjeet Sohi, P.C., M.P., Minister of Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Tuesday, May 3, 2016

Canadian Energy Pipeline Association:

Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer.

Wednesday, May 4, 2016

Railway Association of Canada:

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer.

Canadian Pacific Railway:

Glen Wilson, Vice-President, Safety, Environment and Regulatory Affairs.

Infrastructure Canada:

Jean-François Tremblay, Deputy Minister;

Jeff Moore, Assistant Deputy Minister, Policy and Communications.

Tuesday, May 10, 2016

Canadian Association of Petroleum Producers:

Alex Ferguson, Vice President, Policy and Performance.

Wednesday, May 11, 2016

Canadian Environmental Law Association:

Theresa McClenaghan, Executive Director and Counsel.

As an individual:

Bruce Campbell, Visiting Fellow, Faculty of Law, University of Ottawa.

Tuesday, May 17, 2016

Office of the Auditor General of Canada:

Julie Gelfand, Commissioner of the Environment and Sustainable Development;

Kimberley Leach, Principal.

Teamsters Canada:

Phil Benson, Lobbyist.

Wednesday, May 18, 2016

Safe Rail Communities:

Eleni Helen Vassilakos, Co-founder (by video conference);

Patricia Yeun Yee Lai, Co-founder (by video conference).

COMPARAÎT

Le mercredi 4 mai 2016

L'honorable Amarjeet Sohi, C.P., député, ministre de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mardi 3 mai 2016

Association canadienne de pipelines d'énergie :

Chris Bloomer, président et chef de direction.

Le mercredi 4 mai 2016

Association des chemins de fer du Canada :

Michael Bourque, président-directeur général.

Chemin de fer Canadien Pacifique :

Glen Wilson, vice-président, Sécurité, environnement et réglementation.

Infrastructure Canada :

Jean-François Tremblay, sous-ministre;

Jeff Moore, sous-ministre adjoint, Politiques et communications.

Le mardi 10 mai 2016

Association canadienne des producteurs pétroliers :

Alex Ferguson, vice-président, Politiques et rendement.

Le mercredi 11 mai 2016

Association canadienne du droit de l'environnement :

Theresa McClenaghan, directrice générale et conseillère juridique.

À titre personnel :

Bruce Campbell, professeur invité, Faculté de droit, Université d'Ottawa.

Le mardi 17 mai 2016

Bureau du vérificateur général du Canada :

Julie Gelfand, commissaire à l'environnement et au développement durable;

Kimberley Leach, directrice principale.

Teamsters Canada :

Phil Benson, lobbyiste.

Le mercredi 18 mai 2016

Safe Rail Communities :

Eleni Helen Vassilakos, cofondatrice (par vidéoconférence);

Patricia Yeun Yee Lai, cofondatrice (par vidéoconférence).