

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18-19

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Tuesday, February 19, 2019
Wednesday, February 20, 2019

Issue No. 46

First and second meetings:

Bill C-48, An Act respecting the regulation
of vessels that transport crude oil or persistent
oil to or from ports or marine installations
located along British Columbia's
north coast

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018-2019

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Le mardi 19 février 2019
Le mercredi 20 février 2019

Fascicule n° 46

Première et deuxième réunions :

Projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation
des bâtiments transportant du pétrole brut ou des
hydrocarbures persistants à destination ou en
provenance des ports ou des installations maritimes
situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

The Honourable Julie Miville-Dechêne, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Neufeld replaced the Honourable Senator Manning (*February 20, 2019*).

The Honourable Senator Wells replaced the Honourable Senator Plett (*February 20, 2019*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Doyle (*December 7, 2018*).

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Housakos (*December 7, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-présidente : L'honorable Julie Miville-Dechêne

et

Les honorables sénateurs :

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

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Neufeld a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 20 février 2019*).

L'honorable sénateur Wells a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 20 février 2019*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Doyle (*le 7 décembre 2018*).

L'honorable sénateur MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 7 décembre 2018*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, December 11, 2018:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Jaffer, seconded by the Honourable Senator Cordy, for the second reading of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted on the following vote:

YEAS

The Honourable Senators

Bellemare, Bernard, Black (*Ontario*), Boehm, Bovey, Boyer, Brazeau, Busson, Campbell, Christmas, Cordy, Cormier, Coyle, Dalphond, Dasko, Dawson, Deacon (*Nova Scotia*), Deacon (*Ontario*), Dean, Downe, Dupuis, Dyck, Forest, Forest-Niesing, Francis, Gagné, Galvez, Gold, Greene, Griffin, Harder, Hartling, Joyal, Klyne, LaBoucane-Benson, Lankin, Lovelace Nicholas, Marwah, Massicotte, McCallum, McPhedran, Mégie, Mercer, Mitchell, Miville-Dechêne, Moncion, Munson, Omidvar, Pate, Petitclerc, Ravalia, Saint-Germain, Simons, Sinclair, Verner, Wallin, Wetston, Woo—58

NAYS

The Honourable Senators

Andreychuk, Ataullahjan, Batters, Beyak, Boisvenu, Carignan, Dagenais, Doyle, Eaton, Frum, Housakos, MacDonald, Maltais, Manning, Marshall, Martin, McInnis, McIntyre, Mockler, Neufeld, Ngo, Oh, Plett, Poirier, Pratte, Richards, Seidman, Smith, Stewart Olsen, Tannas, Tkachuk, Wells—32

ABSTENTIONS

The Honourable Senators

Patterson, White—2

Accordingly, Bill C-48 was read a second time.

The Honourable Senator Mercer moved, seconded by the Honourable Senator Joyal, P.C., that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 11 décembre 2018 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénatrice Jaffer, appuyée par l'honorable sénatrice Cordy, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée par le vote suivant :

POUR

Les honorables sénateurs

Bellemare, Bernard, Black (*Ontario*), Boehm, Bovey, Boyer, Brazeau, Busson, Campbell, Christmas, Cordy, Cormier, Coyle, Dalphond, Dasko, Dawson, Deacon (*Nouvelle-Écosse*), Deacon (*Ontario*), Dean, Downe, Dupuis, Dyck, Forest, Forest-Niesing, Francis, Gagné, Galvez, Gold, Greene, Griffin, Harder, Hartling, Joyal, Klyne, LaBoucane-Benson, Lankin, Lovelace Nicholas, Marwah, Massicotte, McCallum, McPhedran, Mégie, Mercer, Mitchell, Miville-Dechêne, Moncion, Munson, Omidvar, Pate, Petitclerc, Ravalia, Saint-Germain, Simons, Sinclair, Verner, Wallin, Wetston, Woo—58

CONTRE

Les honorables sénateurs

Andreychuk, Ataullahjan, Batters, Beyak, Boisvenu, Carignan, Dagenais, Doyle, Eaton, Frum, Housakos, MacDonald, Maltais, Manning, Marshall, Martin, McInnis, McIntyre, Mockler, Neufeld, Ngo, Oh, Plett, Poirier, Pratte, Richards, Seidman, Smith, Stewart Olsen, Tannas, Tkachuk, Wells—32

ABSTENTIONS

Les honorables sénateurs

Patterson, White—2

En conséquence, le projet de loi C-48 est lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Mercer propose, appuyé par l'honorable sénateur Joyal, C.P., que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat intérimaire,

Richard Denis

Interim Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, February 19, 2019
(124)

[English]

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

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

Other senators present: The Honourable Senators Black (Alberta), Jaffer and McCoy (3).

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

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, December 11, 2018, the committee began its examination of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft agenda (future business).

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

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

At 10:42 a.m., the committee resumed in public.

The committee considered its agenda.

The Honourable Senator Manning moved:

That the committee travel to Newfoundland and Labrador as part of its study on Bill C-48.

The question being put on the motion, it was negatived on the following vote:

YEAS

The Honourable Senators Boisvenu, MacDonald, Manning,
Plett, Tkachuk — 5

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 19 février 2019
(124)

[Traduction]

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

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

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Black (Alberta), Jaffer et McCoy (3).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité entreprend son étude du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

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

À 10 h 38, la séance est suspendue.

À 10 h 42, la séance publique reprend.

Le comité examine son programme.

L'honorable sénateur Manning propose :

Que le comité se rende à Terre-Neuve-et-Labrador dans le cadre de son étude du projet de loi C-48.

La motion, mise aux voix, est rejetée par le vote suivant :

POUR

Les honorables sénateurs Boisvenu, MacDonald, Manning, Plett,
Tkachuk — 5

NAYS

The Honourable Senators Cormier, Dasko, Dawson, Gagné,
Galvez, Miville-Dechêne, Simons — 7

The Honourable Senator Plett moved:

That the committee travel to Saskatchewan and Alberta
as part of its study on Bill C-48.

After debate, the question being put on the motion, it was
negatived on the following vote:

YEAS

The Honourable Senators Boisvenu, MacDonald, Manning,
Plett, Tkachuk — 5

NAYS

The Honourable Senators Dasko, Dawson, Gagné, Galvez,
Miville-Dechêne, Simons — 6

ABSTENTIONS

The Honourable Senator Cormier - 1

The Honourable Senator Miville-Dechêne moved:

That the committee instruct the Subcommittee on
Agenda and Procedure to establish a balanced list of
witnesses and a work plan for its study on Bill C-48.

After debate, the question being put on the motion, it was
adopted on the following vote:

YEAS

The Honourable Senators Cormier, Dasko, Dawson, Gagné,
Galvez, Miville-Dechêne, Simons — 7

NAYS

The Honourable Senators Boisvenu, MacDonald, Manning,
Plett, Tkachuk — 5

The committee continued to discuss its agenda.

After debate, the Honourable Senator Plett moved that the
committee adjourn.

At 10:58 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 20, 2019
(125)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and
Communications met this day at 6:45 p.m., in room W110, 1
Wellington St., the chair, the Honourable David Tkachuk,
presiding.

CONTRE

Les honorables sénateurs Cormier, Dasko, Dawson, Gagné,
Galvez, Miville-Dechêne, Simons — 7

L'honorable sénateur Plett propose :

Que le comité se rende dans les provinces de la
Saskatchewan et de l'Alberta dans le cadre de son étude
du projet de loi C-48.

Après débat, la motion, mise aux voix, est rejetée par le vote
suivant :

POUR

Les honorables sénateurs Boisvenu, MacDonald, Manning, Plett,
Tkachuk — 5

CONTRE

Les honorables sénateurs Dasko, Dawson, Gagné, Galvez,
Miville-Dechêne, Simons — 6

ABSTENTION

L'honorable sénateur Cormier — 1

L'honorable sénatrice Miville-Dechêne propose :

Que le comité demande au Sous-comité du programme et
de la procédure d'établir une liste équilibrée de témoins et un
plan de travail pour son étude du projet de loi C-48.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée par le vote
suivant :

POUR

Les honorables sénateurs Cormier, Dasko, Dawson, Gagné,
Galvez, Miville-Dechêne, Simons — 7

CONTRE

Les honorables sénateurs Boisvenu, MacDonald, Manning, Plett,
Tkachuk — 5

Le comité poursuit la discussion au sujet de son programme.

Après débat, l'honorable sénateur Plett propose que la séance
soit levée.

À 10 h 58, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la
présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 20 février 2019
(125)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et
des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la
pièce W110, au 1, rue Wellington, sous la présidence de
l'honorable David Tkachuk (*président*).

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

Other senators present: The Honourable Senators Black (Alberta), Busson and Jaffer (3).

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

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, December 11, 2018, the committee continued its examination of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast.

WITNESSES:

Transport Canada:

Lawrence Hanson, Assistant Deputy Minister, Policy;

Emilie Gelinás, Director, Domestic Marine Policy.

Department of Justice Canada:

Joseph Melaschenko, Senior Counsel, Transport and Infrastructure Legal Services.

The chair made a statement.

Mr. Hanson made a statement and, together with Ms. Gelinás and Mr. Melaschenko, answered questions.

The Honourable Senator Dasko moved:

That the in camera transcript of the committee meeting on Tuesday, February 19, 2019, be made public.

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

At 8:28 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Joëlle Nadeau

Clerk of the Committee

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

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Black (Alberta), Busson et Jaffer (3).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité poursuit son étude du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques;

Emilie Gelinás, directrice, Politique maritime intérieure.

Ministère de la Justice Canada :

Joseph Melaschenko, avocat-conseil, Services juridiques de Transports et Infrastructure.

Le président prend la parole.

M. Hanson fait une déclaration puis, avec Mme Gelinás et M. Melaschenko, répond aux questions.

L'honorable sénatrice Dasko propose :

Que la transcription de la portion à huis clos de la séance du comité, tenue le mardi 19 février 2019, soit rendue publique.

Avec le consentement du comité, la motion, mise aux voix, est adoptée.

À 20 h 28, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, February 19, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in camera and in public, for the consideration of future business of the committee.

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

(The committee continued in camera.)

(The committee resumed in public.)

The Chair: I understand there's a motion?

Point of order, Senator Galvez.

Senator Galvez: I would like to have the opinion of the clerk on our procedures in order to know the exact way we change from an in camera meeting to a public meeting.

Joëlle Nadeau, Clerk of the Committee: That was a decision of the chair. It could be appealed by the full committee.

Senator Galvez: We can appeal by the full committee, so I appeal.

The Chair: Senator Galvez, we are now in public. You could have appealed when I put it forward, but you didn't.

Senator Galvez: I did it. You didn't hear me.

The Chair: We have a motion on the floor.

Senator Galvez, you want to move a motion to do what? To go back in camera?

Senator Galvez: To vote on the —

Senator Manning: So you don't want a vote in public?

The Chair: It's too late. It's done. We are already in public. You could have objected when I moved to go in public, but you did not.

Senator Galvez: I did.

The Chair: After it had already been suspended. I suspended. We are in public.

What are you trying to say, Senator Miville-Dechêne? Do you want us to move back in camera so you can vote in secret?

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 19 février 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, à huis clos et en séance publique, pour discuter des travaux futurs du comité.

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

(La séance se poursuit à huis clos.)

(La séance publique reprend.)

Le président : Je crois comprendre qu'il y a une motion.

Je donne la parole à la sénatrice Galvez pour un rappel au Règlement.

La sénatrice Galvez : J'aimerais que la greffière explique la procédure exacte pour passer du huis clos à une séance publique.

Joëlle Nadeau, greffière du comité : C'était une décision du président, et elle peut faire l'objet d'un appel au comité.

La sénatrice Galvez : Nous pouvons faire appel au comité. Je fais donc appel.

Le président : Sénatrice Galvez, nous sommes maintenant en séance publique. Vous auriez pu vous opposer lorsque je l'ai proposé, mais vous ne l'avez pas fait.

La sénatrice Galvez : Je l'ai fait. Vous ne m'avez pas entendue.

Le président : Nous sommes saisis d'une motion.

Sénatrice Galvez, vous voulez présenter une motion pour faire quoi, au juste? Retourner à huis clos?

La sénatrice Galvez : Pour voter sur...

Le sénateur Manning : Donc, vous ne voulez pas un vote public?

Le président : Il est trop tard. C'est fait. Nous sommes déjà en séance publique. Vous auriez pu vous opposer lorsque j'ai proposé de passer en séance publique, mais vous ne l'avez pas fait.

La sénatrice Galvez : Je l'ai fait.

Le président : Après la suspension de la séance. Je l'ai suspendue. La séance est maintenant publique.

Que voulez-vous dire, sénatrice Miville-Dechêne? Voulez-vous que nous retournions à huis clos pour que vous puissiez voter en secret?

Senator Miville-Dechêne: No. I think we should vote on your decision.

The Chair: What decision? It has been made and we are now in public.

I don't understand this. You have to make a motion to go back, unless you just want to spank the chair for moving it along. But it's all going to be done in public. Nothing is going to be done in private here. We are going to have these discussions in public because transparency is very important.

Senator Manning: Do we have a motion on the table now?

The Chair: We don't have a motion yet.

Senator Manning: Can I make a motion?

The Chair: Yes, please do.

Senator Manning: I would like to make a motion that this committee travel to Newfoundland and Labrador as part of our study on Bill C-48.

Senator Galvez: Point of order. We have a motion on the table.

The Chair: We don't. Senator Manning is making a motion that we travel to Newfoundland and Labrador on this study.

All those in favour of that motion?

Senator Plett: I would like a recorded vote.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Tkachuk?

Senator Tkachuk: In favour.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Boisvenu?

Senator Boisvenu: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Cormier?

[Translation]

Senator Cormier: No, but I'd like to be able to explain why.

[English]

The Chair: You are neutral?

Senator Cormier: No.

I said no, but I hope I will have the time to explain why I said no to this.

The Chair: Well, it's no.

La sénatrice Miville-Dechêne : Non. Je pense que nous devrions nous prononcer sur votre décision.

Le président : Quelle décision? Elle a été prise et nous sommes maintenant en séance publique.

Je ne comprends pas. Pour revenir en arrière, vous devez présenter une motion, à moins que vous cherchiez simplement à punir le président pour être allé de l'avant. Tout se fera en public, toutefois. Nous ne ferons rien en privé. Nous aurons ces discussions en public, parce que la transparence est très importante.

Le sénateur Manning : Une motion a-t-elle été présentée?

Le président : Non, pas encore.

Le sénateur Manning : Puis-je présenter une motion?

Le président : Oui, je vous en prie.

Le sénateur Manning : Je propose que le comité se rende à Terre-Neuve-et-Labrador dans le cadre de son étude du projet de loi C-48.

La sénatrice Galvez : J'invoque le Règlement. Nous sommes déjà saisis d'une motion.

Le président : Non. Le sénateur Manning propose que nous nous rendions à Terre-Neuve-et-Labrador dans le cadre de cette étude.

Que tous ceux qui appuient la motion veuillent bien dire oui.

Le sénateur Plett : J'aimerais un vote par appel nominal.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Tkachuk?

Le sénateur Tkachuk : Pour.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Boisvenu?

Le sénateur Boisvenu : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Cormier?

[Français]

Le sénateur Cormier : Non, mais je voudrais pouvoir expliquer.

[Traduction]

Le président : Êtes-vous neutre?

Le sénateur Cormier : Non.

J'ai dit non, mais j'espère avoir le temps de dire pourquoi.

Le président : Eh bien, c'est non.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Dasko?

Senator Dasko: I say no to the motion, but I do think that we should seek the views of Newfoundland —

The Chair: No.

Next.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Dawson?

Senator Dawson: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Gagné?

Senator Gagné: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Galvez?

Senator Galvez: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator MacDonald?

Senator MacDonald: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Manning?

Senator Manning: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Miville-Dechêne?

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: No, but we want to hear those citizens.

[*English*]

The Chair: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Plett?

Senator Plett: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Simons?

Senator Simons: No.

Ms. Nadeau: Yes, 5; no, 7.

Senator Plett: I would like to make a motion that this committee, as part of its study, travel to the provinces of Saskatchewan and Alberta.

The Chair: Is there any discussion before we go to a vote?

Senator Miville-Dechêne: I raised my hand to present a motion.

The Chair: We have a motion on the floor. Do we have any discussion on the motion?

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Dasko?

La sénatrice Dasko : Je rejette la motion, mais je pense que nous devrions avoir l'avis de Terre-Neuve...

Le président : Non.

Suivant.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Dawson?

Le sénateur Dawson : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Gagné?

La sénatrice Gagné : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Galvez?

La sénatrice Galvez : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Manning?

Le sénateur Manning : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Miville-Dechêne?

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Non, mais nous voulons entendre ces citoyens.

[*Traduction*]

Le président : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Plett?

Le sénateur Plett : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Simons?

La sénatrice Simons : Non.

Mme Nadeau : Oui, 5; non, 7.

Le sénateur Plett : J'aimerais proposer la motion suivante : que le comité se rende dans les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta dans le cadre de cette étude.

Le président : Y a-t-il des commentaires avant que nous passions au vote?

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai levé la main pour présenter une motion.

Le président : Nous sommes saisis d'une motion. Y a-t-il des commentaires à ce sujet?

Senator Miville-Dechêne: Chair, I did raise my hand twice.

The Chair: If we have no discussion on the motion, we are going to go to a vote.

Senator Miville-Dechêne: I did raise my hand twice to try to speak.

The Chair: I didn't see you.

Senator Miville-Dechêne: Well, I have a motion to present.

Senator Simons: I did see Senator Miville-Dechêne's hand go up. I think she has a motion.

The Chair: There is a motion on the floor. We are going to continue with the motion on the floor. We are going to go to a vote if there is no discussion.

Senator Dawson: I want to appeal the chair's decision. I think we should hear Senator Miville-Dechêne. She did put her hand up before, and she deserves to be heard.

As you know, you have decided that we didn't want steering committees, but we are three members of the steering committee. Two of us have not had any participation in preparing this supposed agenda. I think if the deputy chair is ready to speak —

The Chair: Senator Dawson, I consulted.

Senator Dawson: But you didn't hold a steering committee.

The Chair: That's correct, I did not, because I thought we'd decide here today, and I can see why. But we have a motion on the floor.

Senator Plett: There is a motion on the floor.

The Chair: There's a motion on the floor, and then you can put yours on.

Senator Miville-Dechêne: I raised my hand before.

The Chair: It doesn't matter. You can do it after.

Senator Miville-Dechêne: We are appealing your decision. Can we vote on that?

The Chair: But I have a motion on the floor. What are you appealing? The fact that there is a motion on the floor? There is a motion on the floor, so let's go to a vote.

Senator Miville-Dechêne: It was my turn to speak.

La sénatrice Miville-Dechêne : Monsieur le président, j'ai levé la main deux fois.

Le président : S'il n'y a pas de commentaires concernant la motion, nous allons passer au vote.

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai levé la main deux fois pour prendre la parole.

Le président : Je ne vous ai pas vue.

La sénatrice Miville-Dechêne : Eh bien, j'ai une motion à présenter.

La sénatrice Simons : J'ai vu la sénatrice Miville-Dechêne lever la main; je pense qu'elle a une motion.

Le président : Nous sommes déjà saisis d'une motion. Nous allons continuer de l'examiner et, s'il n'y a pas de commentaires, nous passerons au vote.

Le sénateur Dawson : Je veux faire appel de la décision de la présidence. Je pense que nous devrions entendre la sénatrice Miville-Dechêne. Elle a levé la main avant et elle mérite qu'on l'écoute.

Comme vous le savez, vous avez décidé que le comité directeur ne se réunirait pas, mais il compte trois membres, dont deux n'ont pas eu leur mot à dire dans la préparation de ce prétendu plan de travail. À mon avis, si la vice-présidente est prête à parler...

Le président : Sénateur Dawson, j'ai fait des consultations.

Le sénateur Dawson : Mais vous n'avez pas convoqué une réunion du comité directeur.

Le président : Non, en effet, car je pensais qu'on pourrait régler cela ici, aujourd'hui, et je comprends pourquoi. Cependant, une motion a déjà été présentée.

Le sénateur Plett : Nous sommes saisis d'une motion.

Le président : Nous sommes saisis d'une motion, et vous pourrez présenter la vôtre après.

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai levé la main avant.

Le président : Cela n'a pas d'importance. Vous pouvez le faire après.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous contestons votre décision. Pouvons-nous voter là-dessus?

Le président : Nous sommes déjà saisis d'une motion. Que contestez-vous? Le fait que nous sommes saisis d'une motion? Une motion a été présentée, alors votons.

La sénatrice Miville-Dechêne : C'était mon tour d'intervenir.

The Chair: Let's go to a vote on Senator Plett's motion. Call the roll.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Tkachuk?

Senator Tkachuk: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Boisvenu?

Senator Boisvenu: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Cormier?

Senator Cormier: Abstain.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Dasko?

Senator Dasko: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Dawson?

Senator Dawson: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Gagné?

Senator Gagné: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Galvez?

Senator Galvez: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator MacDonald?

Senator MacDonald: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Manning?

Senator Manning: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Miville-Dechêne?

Senator Miville-Dechêne: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Plett?

Senator Plett: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Simons?

Senator Simons: You buggers. Clearly I think the people of Alberta should be consulted. But no, I'm not going to vote in favour of this motion.

Ms. Nadeau: Yes, 5; no, 6; abstentions, 1.

The Chair: Senator Miville-Dechêne, you had a motion?

Senator Miville-Dechêne: Yes.

Le président : Nous mettons aux voix la motion du sénateur Plett. Procédez au vote par appel nominal.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Tkachuk?

Le sénateur Tkachuk : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Boisvenu?

Le sénateur Boisvenu : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Cormier?

Le sénateur Cormier : Abstention.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Dasko?

La sénatrice Dasko : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Dawson?

Le sénateur Dawson : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Gagné?

La sénatrice Gagné : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Galvez?

La sénatrice Galvez : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Manning?

Le sénateur Manning : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Miville-Dechêne?

La sénatrice Miville-Dechêne : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Plett?

Le sénateur Plett : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Simons?

La sénatrice Simons : Empêcheurs de tourner en rond. De toute évidence, je pense que la population de l'Alberta devrait être consultée, mais je n'appuierai pas cette motion.

Mme Nadeau : Oui, 5; non, 6; abstentions, 1.

Le président : Vous aviez une motion, sénatrice Miville-Dechêne?

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui.

[*Translation*]

I would like to introduce the following motion, which is that the steering committee be given the responsibility of preparing a balanced list of witnesses and a work plan.

[*English*]

Should I translate?

The Chair: Could you repeat that, please?

Senator Miville-Dechêne: Yes. I would instruct the steering committee to establish a balanced list of witnesses and a work plan.

Senator Plett: The steering committee is a subcommittee of this committee. They have the authority, as a subcommittee, to meet. The problem is that they have to all be present for them to meet. They already have that authority. They can meet if they so choose. They can meet at any point and bring forward a plan. At the end of the day, it will be this committee that will either approve, reject or amend any work plan that they have.

I find it to be a completely unnecessary motion, and I will be voting against it for that reason.

Senator Galvez: I want to repeat what I said at the beginning of this meeting. I found it very surprising to know that instructions were given to the analyst and to the clerk without having a proper steering committee. It is very evident that there is a problem concerning the efficient work of the steering committee; therefore, we must clearly instruct the steering committee that we are expecting a work plan and a balanced list of witnesses. So, I will vote in favour of the motion.

The Chair: I'm going to call the question.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Tkachuk?

Senator Tkachuk: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Boisvenu?

Senator Boisvenu: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Cormier?

Senator Cormier: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Dasko?

Senator Dasko: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Dawson?

Senator Dawson: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Gagné?

[*Français*]

J'aimerais présenter la motion suivante, qui est de remettre la responsabilité d'établir une liste équilibrée de témoins ainsi qu'un plan de travail au comité de direction.

[*Traduction*]

Devrais-je traduire?

Le président : Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui. Je demanderais au comité de direction d'établir une liste équilibrée de témoins et un plan de travail.

Le sénateur Plett : Le comité de direction est un sous-comité de ce comité. Il a le droit de se réunir. Le problème, c'est que tous les membres doivent être présents. Ils sont déjà autorisés à se réunir. Ils peuvent le faire quand ils le veulent, puis présenter un plan. En fin de compte, il reviendra au comité d'approuver, de rejeter ou de modifier tout plan de travail qu'ils présenteront.

Je trouve cette motion totalement inutile, et c'est pour cela que je voterai contre.

La sénatrice Galvez : Je tiens à répéter ce que j'ai dit au début de la réunion. J'ai été très surprise d'apprendre que l'analyste et la greffière ont reçu des instructions sans que soit tenue une réunion appropriée du comité de direction. Manifestement, le comité de direction ne fonctionne pas efficacement. Par conséquent, nous devons clairement lui indiquer qu'il doit nous fournir un plan de travail et une liste équilibrée de témoins. Je vais donc appuyer la motion.

Le président : Je vais mettre la question aux voix.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Tkachuk?

Le sénateur Tkachuk : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Boisvenu?

Le sénateur Boisvenu : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Cormier?

Le sénateur Cormier : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Dasko?

La sénatrice Dasko : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Dawson?

Le sénateur Dawson : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Gagné?

Senator Gagné: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Galvez?

Senator Galvez: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator MacDonald?

Senator MacDonald: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Manning?

Senator Manning: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Miville-Dechêne?

Senator Miville-Dechêne: Yes.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Plett?

Senator Plett: No.

Ms. Nadeau: The Honourable Senator Simons?

Senator Simons: Yes.

Ms. Nadeau: Yes, 7; no, 5.

The Chair: Senator MacDonald, do you have a motion?

Senator McCoy?

Senator McCoy: I know that all senators want to base their decisions on evidence and, of course, be neutral about this bill. I keep hearing that there will be a balanced list of witnesses, but about seven different perspectives need to be understood in terms of this bill, such as our international commitment for free passage in international waters. There are fishing co-management agreements, marine safety, the pilotage industry and the aspirations of the people in one community on Haida Gwaii, as well as how energy markets have shifted within the last decade. That is just one of the aspects, although Senator Galvez seems to be fixated on it. Then, of course, there are people in Grande Prairie, for example, and mayors of small towns all across Alberta and other places. So, there is municipal interest across boundaries.

This is a multi-textured, multidimensional question that we are being asked to address. It is not as simple as it appears. I'm sure the sponsor, having taken the bill on, knows that very well. It is just something that is going to take time if you do your study properly.

Senator Simons: I'd like to move a motion, Mr. Chair.

The Chair: And what would that be?

La sénatrice Gagné : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Galvez?

La sénatrice Galvez : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénateur MacDonald?

Le sénateur MacDonald : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Manning?

Le sénateur Manning : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Miville-Dechêne?

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui.

Mme Nadeau : Honorable sénateur Plett?

Le sénateur Plett : Non.

Mme Nadeau : Honorable sénatrice Simons?

La sénatrice Simons : Oui.

Mme Nadeau : Oui, 7; non, 5.

Le président : Sénateur MacDonald, avez-vous une motion?

Oui, sénatrice McCoy?

La sénatrice McCoy : Je sais que tous les sénateurs veulent fonder leurs décisions sur des preuves et examiner ce projet de loi avec impartialité, évidemment. Je ne cesse d'entendre dire qu'on aura une liste équilibrée de témoins, mais nous devons comprendre quelque sept aspects différents par rapport à ce projet de loi, notamment nos engagements internationaux concernant le libre passage en eaux internationales, les accords de cogestion des pêches, la sécurité maritime, l'industrie du pilotage, les aspirations des habitants d'une communauté des îles Haïda Gwaii et les changements qui ont frappé les marchés de l'énergie ces 10 dernières années. Ce n'est qu'un des aspects, même si cela semble obséder la sénatrice Galvez. À cela s'ajoutent évidemment la population de Grande Prairie, par exemple, et les maires d'une multitude de petites municipalités de l'Alberta et d'ailleurs. Cela suscite donc l'intérêt des municipalités un peu partout.

On nous demande d'examiner une question complexe et multidimensionnelle. Ce n'est pas aussi simple qu'on pourrait le croire. Je suis sûre que le parrain du projet de loi en est très conscient. Pour faire une étude adéquate, il faut du temps.

La sénatrice Simons : J'aimerais présenter une motion, monsieur le président.

Le président : Quelle est-elle?

Senator Simons: I would like to move that the committee instruct steering to come up with a travel plan for us to go to northern British Columbia.

Senator Plett: That contradicts —

The Chair: That contradicts the motion on the floor. And it's passed. They gave steering the right to develop the travel plans.

Senator Simons: It didn't speak to travel. It spoke to a witness list and a work plan, but it didn't specifically say a travel destination.

Senator Plett: It has a work plan. This motion contradicts a motion that we passed.

Senator Simons: I think it complements it.

Senator Plett: No. You should have amended the motion before. That motion passed. This would be an amendment to a motion which already passed. You should have made that amendment before we voted on that motion.

They have been given the mandate to come back with a work plan. A work plan could also include travel.

Senator Simons: Thank you, senator. I appreciate that. I'm new to this. That's my mistake.

Senator D. Black: I must say, colleagues, I'm disappointed, on the first day out of the gate on this extremely important piece of legislation, that we have fallen to bickering the way we have fallen.

As Senator McCoy has set the stage, this is not a joke. Alberta and therefore Canada are being strangled. The energy industry is being strangled, as my colleague Senator Simons knows, so to create a circumstance where we would say we do not want to visit the very regions that are being hurt is absolutely incredible on the part of this organization.

Where we live, the concept of "coming to Ottawa to tell us your problems" is a punchline, the concept that we would sit here and expect people who are hurting, who are going to lose their livelihoods, where communities are going to be decimated, to come here to tell us of the pain that this is going to incur. When you leave here today, you are going to see the face of Alberta on the trucks that are in front of this building today. This is not an academic, intellectual conversation that we are having.

And it incenses me, as a senator from a region that is being hurt, which I would suggest is being targeted, that my colleagues wouldn't say, "I can find two days to go and listen."

La sénatrice Simons : Je propose que le comité demande au comité de direction de préparer un plan de voyage pour que nous allions dans le Nord de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Plett : C'est contraire...

Le président : C'est contraire à la motion qui a été présentée et adoptée. Ils ont demandé au comité de direction de préparer des plans de voyage.

La sénatrice Simons : Elle ne portait pas sur les voyages. Elle portait sur une liste témoins et sur un plan de travail, mais pas sur une destination précise.

Le sénateur Plett : Cela comprend un plan de travail. Cette motion est contraire à une motion que nous avons adoptée.

La sénatrice Simons : Je pense qu'elle est complémentaire.

Le sénateur Plett : Non. Vous auriez dû modifier la motion précédente. Elle a été adoptée. Ce que vous proposez est un amendement à une motion déjà adoptée. Vous auriez dû proposer l'amendement avant le vote sur la motion.

On leur a donné le mandat de revenir avec un plan de travail, ce qui inclurait les voyages.

La sénatrice Simons : Merci, sénateur. Je comprends. C'est tout nouveau pour moi; c'est mon erreur.

Le sénateur D. Black : Chers collègues, je dois vous dire que je suis déçu que nous nous querellions ainsi lors de notre première journée d'étude sur cette mesure législative extrêmement importante.

Comme la sénatrice McCoy l'a indiqué, ce n'est pas une blague. L'Alberta est étouffée et, par conséquent, le Canada aussi. Comme ma collègue, la sénatrice Simons, le sait très bien, le secteur de l'énergie étouffe. Donc, je suis absolument sidéré de constater que le comité ne se rendra pas dans les régions touchées.

Pour les gens de nos régions, il est porteur d'espoir de croire qu'ils pourront venir à Ottawa pour parler de leurs problèmes, que nous sommes ici et que nous nous attendons à ce que ceux qui souffrent, qui perdront leur gagne-pain et dont la communauté sera décimée viennent nous parler de la souffrance que cela va causer. Lorsque vous partirez d'ici, aujourd'hui, vous verrez le visage de l'Alberta sur les camions stationnés devant cet édifice. L'enjeu dont nous discutons aujourd'hui n'a rien de théorique ou d'intellectuel.

En tant que sénateur issu d'une région durement éprouvée — région que je considère comme prise pour cible —, je suis profondément irrité de voir que mes collègues ne sont pas prêts à dire qu'ils peuvent se libérer pendant deux jours pour aller écouter les gens.

Senators, what are you thinking, to sit here and vote against visiting Newfoundland and Labrador, against visiting Saskatchewan? That is our job.

Senator Plett: I'd like to make a motion that the committee now adjourn.

Senator Galvez: There is a waiting list.

The Chair: Adjourned.

(The committee adjourned.)

Chers collègues, où avez-vous la tête? Vous êtes assis ici et vous rejetez l'idée d'aller à Terre-Neuve-et-Labrador et d'aller en Saskatchewan, alors que c'est notre travail.

Le sénateur Plett : Je propose qu'on lève la séance.

La sénatrice Galvez : Vous n'êtes pas le seul.

Le président : La séance est levée.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 20, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, met this day at 6:45 p.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

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

My name is Senator Tkachuk. I'm from Saskatchewan. This evening we are beginning our study of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast, Oil Tanker Moratorium Act.

We are pleased to have appearing before us today from Transport Canada, Lawrence Hanson, Assistant Deputy Minister, Policy; Ms. Emilie Gelin, Director, Domestic Marine Policy; and from Justice Canada, Joseph Melaschenko, Senior Counsel, Transport and Infrastructure Legal Services.

We are either on the Internet or televised today, so I'm going to ask senators to introduce themselves.

Senator Jaffer: Mobina Jaffer, British Columbia.

[*Translation*]

Senator Gagné: Raymonde Gagné from Manitoba.

Senator Cormier: René Cormier from New Brunswick.

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

[*English*]

Senator Dasko: Donna Dasko, Ontario.

Senator Busson: Bev Busson, British Columbia.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 20 février 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier le projet de loi.

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

[*Traduction*]

Le président : La séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications est ouverte.

Je suis le sénateur Tkachuk. Je suis de la Saskatchewan. Ce soir, nous commençons l'étude du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, ou Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers.

Pour cette première séance, nous sommes heureux de recevoir, du ministère des Transports du Canada, M. Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques, Mme Emilie Gelin, directrice, Politique maritime intérieure et, de Justice Canada, M. Joseph Melaschenko, qui est avocat-conseil aux Services juridiques de Transports et Infrastructure.

Nos délibérations d'aujourd'hui sont retransmises sur Internet ou à la télévision, alors je vais demander aux sénatrices et au sénateur de se présenter.

La sénatrice Jaffer : Mobina Jaffer, de la Colombie-Britannique.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Raymonde Gagné, du Manitoba.

Le sénateur Cormier : René Cormier, du Nouveau-Brunswick.

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

[*Traduction*]

La sénatrice Dasko : Donna Dasko, de l'Ontario.

La sénatrice Busson : Bev Busson, de la Colombie-Britannique.

[Translation]

Senator Dawson: Dennis Dawson from Quebec.

[English]

Senator Simons: Paula Simons, Alberta.

[Translation]

Senator Boisvenu: Pierre-Hugues Boisvenu from Quebec.

[English]

Senator Wells: David Wells, Newfoundland and Labrador.

[Translation]

Senator Galvez: Rosa Galvez from Quebec.

[English]

The Chair: Thank you.

I'd like to thank our witnesses for appearing before the committee this evening. I understand we have at least one but may have two senators here who are not on the committee, so what will happen is — I have already talked to Senator Jaffer — after everybody has asked one question, I'm going to see if they have a question to ask. That's the procedure we are going to follow.

With that, please proceed, Mr. Hanson.

Lawrence Hanson, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: Mr. Chair, thank you for the opportunity for my colleagues and me to speak to committee members this evening about Bill C-48 to highlight some of the important considerations that went into its development.

Canada's coastlines from the Pacific to the Arctic to the Atlantic are home to some of the most unique and precious ecosystems in the world. The economic, tourism and recreational opportunities that our coasts offer all Canadians are abundant. As such, the Government of Canada is committed to safe, sustainable and efficient marine transportation that improves marine safety and responsible shipping while supporting economic growth.

[Translation]

As the lead regulatory department for the marine safety regime, Transport Canada oversees a comprehensive legislative and regulatory system that ensures marine transportation is safe, efficient and protects our marine environment. Canada has one

[Français]

Le sénateur Dawson : Dennis Dawson, du Québec.

[Traduction]

La sénatrice Simons : Paula Simons, de l'Alberta.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Pierre-Hugues Boisvenu, du Québec.

[Traduction]

Le sénateur Wells : David Wells, de Terre-Neuve-et-Labrador.

[Français]

La sénatrice Galvez : Rosa Galvez, du Québec.

[Traduction]

Le président : Merci.

Je tiens à remercier les témoins de leur présence. Je crois comprendre que nous avons parmi nous un ou deux sénateurs qui ne font pas partie du comité, alors voici comment nous allons procéder — j'en ai déjà parlé à la sénatrice Jaffer — : lorsque tous les membres auront posé une question, je vais demander à ces personnes si elles ont à leur tour une question à poser. C'est la procédure que nous allons suivre.

Là-dessus, j'inviterais M. Hanson à nous livrer sa déclaration liminaire.

Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada : Monsieur le président, nous vous remercions de nous donner l'occasion de nous adresser aux membres du comité aujourd'hui au sujet du projet de loi C-48 et de souligner certaines des considérations importantes qui ont mené à son élaboration.

Les côtes du Canada, du Pacifique à l'Atlantique en passant par l'Arctique, abritent certains écosystèmes exceptionnels qui comptent parmi les plus précieux du monde. Les possibilités économiques, touristiques et récréatives que nos côtes offrent à tous les Canadiens sont nombreuses. C'est pourquoi le gouvernement du Canada s'engage à offrir un transport maritime sécuritaire, viable et efficace qui améliore la sécurité maritime et le transport responsable, tout en appuyant la croissance économique.

[Français]

En tant que ministère responsable de la réglementation du régime de sécurité maritime, Transports Canada administre un régime législatif et réglementaire exhaustif qui protège l'environnement marin et qui fait en sorte que le transport

of the strongest marine safety regimes in the world. Building on this record of excellence and marine safety measures already announced under the national \$1.5 billion Oceans Protection Plan the government has proposed, Bill C-48 would provide an additional layer of protection.

The proposed Oil Tanker Moratorium Act is an important measure for the protection of British Columbia's northern coastline; a region that is endowed with some of the most diverse ecological marine communities on the planet. Communities set within an environment that the government has identified as deserving protection.

[English]

The moratorium area would extend from the Canada-United States border in the north down to the point on British Columbia's mainland adjacent to the northern tip of Vancouver Island. It would protect the northern coastline and its delicate ecosystems, including Haida Gwaii.

The primary purpose of the proposed legislation is the prevention of marine pollution incidents from occurring in the first place. As such, it would prohibit oil tankers carrying more than 12,500 metric tonnes of crude oil or persistent oil or any combination of the two as cargo from stopping, loading or unloading at ports or marine installations located along B.C.'s north coast. This will protect the coastline around Dixon Entrance, Hecate Strait and Queen Charlotte Sound from potential spills of crude or persistent oil from oil tankers.

The proposed legislation complements the existing voluntary tanker exclusion zone which has been in place since 1985. The voluntary exclusion zone ensures that loaded tankers carrying oil from Valdez, Alaska to U.S. west coast ports transit west of the zone's boundary in an effort to protect the shoreline and coastal waters from potential risk of pollution. This legislation would put in place unprecedented levels of environmental protection for the marine environment in northern British Columbia.

The long-term damage caused by an oil spill on water depends on a range of factors including the weather and the physical properties of the oil. That is why the government considered a number of properties to determine which products to include in the schedule of prohibited products, such as density, viscosity and persistence. After extensive consultations, a precautionary approach was taken, using persistence as the basis for being in the schedule that targets both crude oil and persistent oil products likely to remain the longest in the environment if spilled. This includes products such as partially upgraded

maritime demeure sécuritaire et efficace. Le régime de sécurité maritime du Canada est l'un des plus rigoureux au monde. En s'appuyant sur ce bilan d'excellence et sur les mesures de sécurité maritime déjà énoncées dans le cadre du Plan national de protection des océans de 1,5 milliard de dollars que le gouvernement a proposé, le projet de loi C-48 offrirait une protection supplémentaire.

La Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers est une mesure importante pour la protection du littoral nord de la Colombie-Britannique, une région qui compte certains des écosystèmes marins les plus diversifiés de la planète. Le gouvernement estime qu'il est important de protéger ces écosystèmes.

[Traduction]

La zone visée par le moratoire s'étendrait de la frontière canado-américaine du nord jusqu'à la partie continentale de la Colombie-Britannique adjacente à la pointe nord de l'île de Vancouver. Le moratoire protégerait le littoral nord et ses fragiles écosystèmes, y compris l'archipel Haida Gwaii.

Le projet de loi proposé vise principalement à prévenir les incidents de pollution marine. À ce titre, il interdirait aux pétroliers transportant une cargaison de plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants, ou toute combinaison de ceux-ci, de s'arrêter, de charger ou de décharger du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants dans les ports ou les installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. On veillerait en cela à assurer la protection du littoral dans les eaux de l'entrée Dixon, du détroit d'Hecate et du bassin de la Reine-Charlotte contre la possibilité de déversement de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants provenant de pétroliers.

Le projet de loi proposé est une mesure qui s'ajoute à la zone d'exclusion volontaire des pétroliers, en vigueur depuis 1985. La zone d'exclusion volontaire fait en sorte que les pétroliers chargés qui circulent entre Valdez, en Alaska, et les ports de la côte ouest américaine passent à l'ouest de la limite de la zone d'exclusion pour éviter d'exposer le littoral et les eaux côtières à d'éventuelles pollutions. La mesure législative mettrait en place un nombre sans précédent de mesures de protection environnementale pour le milieu marin dans le Nord de la Colombie-Britannique.

Les dommages à long terme causés par un déversement d'hydrocarbures dans l'eau dépendent d'un éventail de facteurs, dont les conditions météorologiques et les propriétés physiques des hydrocarbures. C'est pourquoi le gouvernement s'est penché sur un certain nombre de propriétés comme la densité, la viscosité et la persistance pour déterminer les produits qu'il convenait d'inclure dans l'annexe des produits interdits. Après de vastes consultations, une approche préventive a été adoptée, et la persistance a été retenue comme propriété de base pour cautionner la consignation d'un produit dans l'annexe. Cette

bitumen, synthetic crude oils, slack wax, petroleum pitch and bunker C fuel oil.

While lighter oil products such as gasoline or jet fuel eventually evaporate or are broken down by microbes, the heaviest parts of other more persistent oils will remain in the environment for many years. At the same time, Bill C-48 would continue to allow the shipment of non-persistent oils. What this means is that communities along the north coast of British Columbia would be open to economic development opportunities related to liquefied natural gas projects. One recent example is the announcement in October 2018 of the LNG project in Kitimat, B.C., which is the largest infrastructure project of its kind in Canada.

Similarly, community and industry resupply would continue to be permitted with this legislation. We understand that coastal communities and industries rely on healthy ecosystems to protect their way of life. For over 100 years, commercial fisheries, processing facilities and logging have supported the many communities along this coast. These activities continue to be important to the well-being of coastal communities. Port activities centred around Prince Rupert, Kitimat and Stewart and an active recreational fishing and tourism sector continues to be strong economic drivers in the area. It is why Bill C-48 would continue to allow shipments of crude or persistent oil products below 12,500 metric tonnes. We know that communities and industries rely on marine shipment of critical petroleum products to sustain their livelihood.

The bill is not intended to adversely affect community and industry resupply and the economy of these communities. That said, the government has chosen to include strict penalties of up to \$5 million for anyone caught trying to circumvent the moratorium.

The legislation would also be adaptable to future scientific innovation and technological developments in the transportation of persistent oils that could offer greater protection for our waters. Under the proposed bill, if passed by Parliament, the governor-in-council will have the authority to amend the schedule of prohibited persistent oil products. Amendments to the schedule could be considered following a review that would assess new science and evidence around the fate and behaviour of persistent oil products when spilled, advances in clean

approche cible à la fois le pétrole brut et les hydrocarbures persistants susceptibles de demeurer le plus longtemps dans l'environnement en cas de déversement. Il s'agit de produits comme le bitume partiellement valorisé, le pétrole brut synthétique, le gatsch, le brai de pétrole et le combustible de soute C.

Alors que les produits pétroliers plus légers comme l'essence ou le carburant de turbo moteur finissent par s'évaporer ou par être décomposés par les microbes, les éléments les plus lourds d'autres hydrocarbures plus persistants demeureront dans l'environnement pendant bon nombre d'années. Parallèlement, le projet de loi C-48 continuerait d'autoriser l'expédition d'hydrocarbures non persistants. Cela signifie que les collectivités situées le long de la côte nord de la Colombie-Britannique pourraient profiter de possibilités de développement économique liées aux projets de gaz naturel liquéfié. On a récemment pu voir un exemple de cela avec les annonces qui ont été faites en octobre 2018 au sujet du projet de gaz naturel liquéfié, à Kitimat, en Colombie-Britannique, le plus vaste projet d'infrastructure en son genre au Canada.

Dans le même ordre d'idées, la mesure législative continuerait d'autoriser le ravitaillement des collectivités et des industries. Nous sommes conscients du fait que les collectivités et les industries côtières comptent sur des écosystèmes sains pour protéger leur mode de vie. Depuis plus d'un siècle, la pêche commerciale, les installations de traitement et l'exploitation forestière soutiennent les nombreuses collectivités présentes le long de la côte, et ces activités continuent d'être importantes pour le bien-être de ces collectivités. Les activités portuaires, concentrées autour de Prince Rupert, de Kitimat et de Stewart, et un secteur actif de la pêche récréative et du tourisme continuent d'être de puissants moteurs économiques dans la région. C'est pour cette raison que le projet de loi C-48 continuerait d'autoriser le transport de pétrole brut ou d'hydrocarbures persistants de moins de 12 500 tonnes métriques. Nous sommes conscients du fait que les collectivités et les industries ont besoin de recevoir par bateau les produits pétroliers nécessaires à leur survie.

Ce projet de loi ne vise pas à nuire au ravitaillement des collectivités et des industries ni à l'économie de ces collectivités. Cela dit, le gouvernement a choisi d'inclure des sanctions sévères — des amendes pouvant aller jusqu'à 5 millions de dollars — pour quiconque tenterait de se soustraire au moratoire.

La mesure législative pourrait également être adaptée aux innovations scientifiques et aux progrès technologiques futurs qui seront réalisés au chapitre du transport des hydrocarbures persistants et qui nous permettront de mieux protéger nos eaux. Conformément au projet de loi proposé, s'il est adopté par le Parlement, le gouverneur en conseil aura le pouvoir de modifier l'annexe portant sur les hydrocarbures persistants interdits. Il se peut que l'on envisage d'apporter des modifications à l'annexe à l'issue de l'examen de nouvelles données scientifiques et de

technology and institutional arrangements for responding to vessel sources of spills.

Any amendments would follow the regulatory process, including publication of amendments in the *Canada Gazette* and public consultations. To be clear, environmental safety and science would be the main consideration for adding products to the schedule or removing products from it.

Mr. Chair, another important component of the development of this legislation is the consultation engagement completed on the composition of the bill. Bringing Canadians together with differing opinions on the proposed legislation was valuable and we included Canadians from different settings, including the marine community, oil and gas industry, environmental groups, provincial and municipal governments.

Since 2016, the government held approximately 75 engagement sessions to discuss improvements to marine safety and formalize the oil tanker moratorium. In addition, we received more than 80 submissions on the proposed bill, held 21 round tables and bilateral meetings with provincial and territorial governments, industry stakeholders and communities across Canada. Further, to enable the discussion for those who we were unable to talk to in person, we developed an online portal where approximately 330 Canadians provided their input and shared their views on the moratorium and on marine safety.

I would like to speak to specifically to the issue of engagement with Indigenous groups. We recognize that First Nations on the north coast have distinct cultural and spiritual traditions that are intricately linked to the marine environment in which they live. We understand that these environments support the important relationships First Nation peoples have with coastal waters. They rely on these waterways for their livelihood, food security, cultural activities and, of course, transportation. The government consulted with inland Indigenous groups and coastal communities carefully before developing this legislation. The government listened to all views and these views helped to inform the parameters of the legislation on the necessity of community resupply and industry resupply.

nouveaux éléments de preuve caractérisant le sort et le comportement des hydrocarbures persistants lorsqu'ils sont déversés, des progrès accomplis dans le domaine des techniques de nettoyage ou de l'évolution des dispositions institutionnelles relatives aux interventions lors de déversements d'hydrocarbures causés par des navires.

Pour toute modification, il faudra suivre le processus réglementaire, ce qui comprend la publication des modifications dans la *Gazette du Canada* ainsi que des consultations publiques. Pour dire les choses clairement, la sécurité environnementale et les connaissances scientifiques seraient les principaux aspects qui seraient pris en considération avant d'ajouter des produits à l'annexe ou de supprimer des produits de cette dernière.

Monsieur le président, un autre élément important de l'élaboration de cette mesure législative a été la consultation et la mobilisation. Cet exercice consistant à réunir des Canadiens qui avaient des opinions divergentes sur le projet de loi s'est révélé utile. Les consultations ont été menées auprès d'intervenants de différents milieux, y compris de la communauté maritime, de l'industrie pétrolière et gazière, de groupes environnementaux, des gouvernements provinciaux et des administrations municipales.

Depuis 2016, le gouvernement a tenu près de 75 séances de consultation sur l'amélioration de la sécurité maritime et l'officialisation du projet de moratoire relatif aux pétroliers. Nous avons aussi reçu plus de 80 mémoires sur le projet de loi et nous avons tenu 21 tables rondes et réunions bilatérales avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les intervenants de l'industrie et les collectivités de partout au Canada. De plus, pour faciliter la discussion avec ceux à qui nous n'avons pas pu parler en personne, nous avons mis au point un portail en ligne où environ 330 Canadiens ont pu nous communiquer leurs observations, leurs propositions et leurs points de vue au sujet du moratoire et de la sécurité maritime.

J'aimerais maintenant parler plus particulièrement des activités qui ont été déployées pour mobiliser les groupes autochtones. Nous reconnaissons que les Premières Nations de la côte nord de la Colombie-Britannique ont des traditions culturelles et spirituelles distinctes qui sont intimement liées à l'environnement maritime dans lequel elles vivent. Nous comprenons que ces environnements soutiennent la relation importante que les peuples des Premières Nations entretiennent avec les eaux côtières. Ces Premières Nations dépendent de ces voies navigables pour leur subsistance, leur sécurité alimentaire, leurs activités culturelles et, bien sûr, leur transport. Le gouvernement a consulté sérieusement certains groupes autochtones des régions côtières et continentales avant d'élaborer son projet de loi. En fait, les points de vue ainsi recueillis ont servi à orienter les paramètres de la loi, notamment en ce qui concerne la nécessité du ravitaillement des collectivités et des industries.

This included meetings with all Indigenous groups along the north and central coast of British Columbia that would be affected or expressed an interest in the proposed bill. Almost all coastal communities, including the Metlakatla First Nation, Haida Nation and the Heiltsuk Nation are supportive of the proposed legislation. At the same time, the government recognizes that Indigenous coastal communities do not share a single vision with regard to the legislation.

During consultations with Indigenous groups throughout British Columbia, a range of views were heard on the moratorium and on improving marine safety. Certain groups like the Lax Kw'alaams and Nisga'a Nation opposed the moratorium because they believed the proposed legislation limits their economic development issues. But the importance of environmental protection to the people in this region was made abundantly clear.

[Translation]

All this to say, we worked to ensure that voices from around the country and from implicated communities were heard.

Thank you, honourable senators, for the opportunity to speak to you about this bill. I would be happy to respond to any questions you may have.

[English]

The Chair: Thank you very much.

[Translation]

Senator Cormier: Thank you for your presentation. I am from the east coast of New Brunswick, where the port of Saint John is located, a major port where oil transport takes place.

I want to understand the situation. With regard to this bill, there are of course the general positions of the industry, the position of the environmentalists, which is different, and the First Nations, who are very involved in this process.

How did the current government and the Department of Transport proceed in the consultations? Can you explain what the difference is between the east and west coasts in this regard? For example, for existing facilities in other regions, what measures are these other regions taking to protect the environment or to protect everything that could affect the environment in which tankers operate?

Des réunions ont eu lieu avec tous les groupes autochtones le long de la côte septentrionale et de la côte centrale de la Colombie-Britannique qui seraient touchés par le projet de loi ou qui ont exprimé un intérêt à cet égard. Presque toutes les communautés côtières, y compris la Première Nation Metlakatla, la nation haïda et la nation heiltsuk, ont exprimé leur appui pour le projet de loi proposé. Cela dit, le gouvernement sait pertinemment que les collectivités côtières autochtones ne sont pas toutes sur la même longueur d'onde en ce qui a trait à cette mesure législative.

Au cours des consultations auprès des différents groupes autochtones de la Colombie-Britannique, divers points de vue ont été exprimés sur le moratoire et sur l'amélioration de la sécurité maritime. Certains groupes, comme les Lax Kw'alaams et la nation nisga'a s'opposent au moratoire, car ils pensent que la loi projetée freinera leur développement économique. Toutefois, l'importance accordée aux mesures de protection de l'environnement pour les habitants de la région a été très clairement exprimée.

[Français]

Tout cela pour dire que nous nous sommes efforcés d'écouter les préoccupations de l'ensemble du pays et des collectivités concernées.

Merci, honorables sénateurs, de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous à propos de ce projet de loi. C'est avec plaisir que je répondrai maintenant à vos questions.

[Traduction]

Le président : Merci beaucoup.

[Français]

Le sénateur Cormier : Je vous remercie de votre présentation. Je suis de la côte est du Nouveau-Brunswick, où est situé le port de Saint-Jean, un port important où s'effectue le transport pétrolier.

Je veux bien comprendre la situation. En ce qui a trait à ce projet de loi, il y a bien sûr les positions générales de l'industrie, la position des environnementalistes, qui est différente, et les Premières Nations qui sont très engagées dans cette réflexion.

Comment le gouvernement actuel et le ministère des Transports ont-ils procédé aux consultations? Pouvez-vous nous expliquer quelle est la différence entre la côte Est et la côte Ouest à ce sujet? Par exemple, dans le cas des installations actuelles qui se trouvent dans d'autres régions, quelles mesures ces autres régions prennent-elles pour protéger l'environnement ou pour protéger tout ce qui pourrait toucher l'environnement dans lequel les pétroliers circulent?

I'd like to better understand the difference between the West and East Coasts, since it's being recommended that we visit different ports across the country.

[*English*]

Mr. Hanson: Thank you, senator. I think there are a few questions in there. I'll try to respond to all of them. In terms of the overall approach to marine safety and security, it is important to note that this legislation is accompanied by the Oceans Protection Plan, which is a \$1.5 billion program designed to improve safety and security on all of Canada's coasts. And it includes significant new investments in safety and security and marine response. That is designed to address these issues from coast to coast to coast.

On the unique and specific issues related to this moratorium, I think one of the important things to note is that, if you compare, there are ecological properties here. I don't proclaim to have great expertise on this. Perhaps colleagues from Environment or some other organizations that you may hear from during these hearings will speak to this, but there are some unique properties associated with this region, including the Great Bear Rainforest.

Another issue that is of some import is recognizing that this is a very sparsely populated large area of often wilderness where the capacity to immediately respond quickly with the same level of infrastructure and support is somewhat different between northern and southern British Columbia.

[*Translation*]

Senator Cormier: Based on your consultations, in terms of facilities in Eastern Canada, how are security measures for tanker traffic constituted and in what way are they or are they not sources of inspiration for what is happening in Western Canada?

[*English*]

Mr. Hanson: In terms of the actual genesis of this legislation, it is important to note, as Minister Garneau noted in his testimony on this bill, that this was a campaign commitment of the government, and it was formally included in the Minister of Transport's mandate letter to work with colleagues at Environment, Fisheries and Oceans and NRCan on the specific issue of a moratorium in the North given its distinct properties and the potentially catastrophic impact of a significant spill in that region.

J'aimerais mieux comprendre quelle est la différence entre la côte Ouest et la côte Est, puisqu'on nous suggérerait de visiter différents ports au pays.

[*Traduction*]

M. Hanson : Merci, monsieur le sénateur. Je pense qu'il y a quelques questions là-dedans. Je vais essayer de répondre à chacune d'elles. Pour ce qui est de l'approche globale en matière de sécurité maritime, il est important de noter que cette mesure législative s'accompagne du Plan de protection des océans, un programme de 1,5 milliard de dollars conçu pour améliorer la sécurité sur tous les littoraux canadiens. Le plan comprend entre autres de nouveaux investissements non négligeables dans la sécurité maritime et les interventions en mer. L'objectif est de voir à ce que ces questions soient prises en charge d'un océan à l'autre.

En ce qui concerne les enjeux particuliers abordés par ce moratoire, je pense que l'une des choses importantes à noter c'est que l'on accorde une certaine priorité aux questions écologiques. Je ne prétends pas avoir une grande expertise dans ce domaine. Peut-être que les gens du ministère de l'Environnement ou d'autres organismes que vous recevrez dans le cadre de cette étude pourront vous en parler. Il reste que le projet de loi cerne des propriétés tout à fait particulières à cette région, dont la question de la forêt pluviale de Great Bear, pour ne nommer que celle-là.

Un autre aspect qu'il est important de reconnaître, c'est qu'il s'agit d'une région très vaste et très peu peuplée. En fait, une bonne partie n'est pas habitée. Par conséquent, la capacité d'intervention — tant sur le plan de la vitesse d'intervention que des infrastructures disponibles — est un peu différente selon que l'on est dans le Nord ou le Sud de la Colombie-Britannique.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : D'après vos consultations, en ce qui a trait aux installations dans l'Est du Canada, comment les mesures de sécurité lors des passages de pétroliers sont-elles constituées et en quoi sont-elles des sources d'inspiration ou non pour ce qui se passe dans l'Ouest du Canada?

[*Traduction*]

M. Hanson : Pour ce qui est de la genèse même de ce projet de loi, il est important de noter, comme l'a fait remarquer le ministre Garneau dans son témoignage, qu'il s'agissait d'un engagement de campagne du gouvernement, et que la lettre de mandat du ministre des Transports soulignait de manière officielle qu'il devait travailler avec ses collègues d'Environnement, de Pêches et Océans et de Ressources naturelles sur la question très précise d'un moratoire dans le Nord, compte tenu des propriétés distinctes de cette région et des conséquences potentiellement catastrophiques qu'un déversement important pourrait avoir sur elle.

There are spill response tugboat capacity marine response centres and others that are growing on the East Coast, and others as the government invests in the OPP.

Emilie, please jump in if there is anything you want to add on the OPP.

Emilie Gelinas, Director, Domestic Marine Policy, Transport Canada: On the OPP, as Mr. Hanson mentioned, there is a lot of attention on all three coasts looking at marine safety overall. There are measures being implemented through the five-year plan. Government has invested \$1.5 billion. This legislation is complementary to the broader Oceans Protection Plan initiative.

[Translation]

Senator Cormier: Clause 24 of the bill states that the Governor-in-Council may, by regulation, amend the schedule by adding or deleting any oil or class of oils.

It was mentioned during testimony on October 19, 2017, that the schedule listing banned products should remain open because of likely scientific advances. Has the government considered making a mandatory pre-periodic review of the schedule or, more broadly, the moratorium, every three or five years, to reflect scientific discoveries and technological developments?

[English]

Mr. Hanson: That is a very good question. As I noted, the schedule is certainly not fixed in stone. The schedule is established based on the issue of persistence and the scientific testing around persistence of a given type of oil.

Over time, if new scientific evidence comes to light, if there is a better sense of being able to respond to spills, it is possible to change the schedule, and it would be done through a traditional regulatory process.

Senator Galvez: According to a recent Angus Reid Institute poll, the majority of Canadians — 67 per cent — are concerned about the potential for oil spills. We have here the competition between the petroleum industry wanting to put up projects for the transport of petroleum, and we have the environmental concerns of oil spills.

My first question concerns oil spills. Because of previous measures, the number of spills has reduced over time. There is a lot of literature saying that there are fewer oil spills. However, if we take into consideration that *Deepwater Horizon*, with 678,000 tons, then the statistics don't work anymore. There is the potential of oil spills.

Il y a des centres d'intervention en cas de déversement en milieu marin et d'autres centres qui prennent de l'expansion sur la côte Est au fur et à mesure que le gouvernement investit dans le Plan de protection des océans.

Emilie, je vous invite à intervenir si vous souhaitez ajouter quelque chose à propos de ce plan.

Emilie Gelinas, directrice, Politique maritime intérieure, Transports Canada : En ce qui concerne le Plan de protection des océans et comme M. Hanson l'a mentionné, on accorde beaucoup d'attention à la sécurité maritime sur les trois côtes. C'est un plan quinquennal qui doit mener à la mise en œuvre de diverses mesures. Le gouvernement y a investi 1,5 milliard de dollars. Le projet de loi à l'ordre du jour est complémentaire à l'initiative plus vaste qu'est ce Plan de protection des océans.

[Français]

Le sénateur Cormier : Le projet de loi prévoit à l'article 24 que le gouverneur en conseil peut modifier l'annexe par règlement, par adjonction ou suppression de tout hydrocarbure ou de toute catégorie d'hydrocarbure.

Dans les témoignages du 19 octobre 2017, il a été fait mention que l'annexe énumérant les produits interdits devait rester ouverte en raison des probables avancées scientifiques. Le gouvernement a-t-il envisagé de faire une révision préperiodique obligatoire de l'annexe ou, plus largement, du moratoire, tous les trois ou cinq ans, afin de refléter les découvertes scientifiques et les développements technologiques?

[Traduction]

M. Hanson : C'est une très bonne question. Comme je l'ai dit, l'annexe n'est certainement pas coulée dans le béton. La liste a été établie en fonction de la persistance des différents types d'huile et des essais scientifiques afférents.

Avec le temps, si de nouvelles preuves scientifiques sont mises au jour, si nous estimons être en mesure d'intervenir en cas de déversement, il sera possible de modifier l'annexe, et cela se fera par le truchement du processus réglementaire habituel.

La sénatrice Galvez : Selon un récent sondage de l'Institut Angus Reid, la majorité des Canadiens — 67 p. 100 — s'inquiètent du risque de déversements d'hydrocarbures. Nous avons ici une opposition entre l'industrie pétrolière qui veut des aménagements pour le transport de pétrole et les préoccupations environnementales à propos des déversements.

Ma première question concerne les déversements d'hydrocarbures. En raison de mesures antérieures, le nombre de déversements a diminué au fil du temps. Beaucoup d'écrits rapportent qu'il y a moins de déversements d'hydrocarbures qu'avant. Cependant, lorsque l'on pense au déversement qu'a provoqué l'incident de la plateforme *Deepwater Horizon*, avec

If we look to comment on the question of my colleague Senator Cormier, on the East Coast we had a dozen spills: the *Arrow* tanker in Nova Scotia, the *Golden Robin* tanker in Quebec, the *Kurdistan* tanker in Nova Scotia, the *Nestucca* fuel barge, and the *Nancy Orr Gaucher*. There are a lot of oil spills.

I think that the big question is: How prepared are we to respond? The size that you are restricting, you said, is 12,000, but that's a big boat. It's bigger than the Panamax. This is a 245-metre long ship.

I want you to talk to me about the potential for spills and the preparation for answering to these spills for the type of oils that you mentioned, so the light oils and the persistent oils. I will have a supplementary question.

Mr. Hanson: Thank you. In terms of general marine safety and spill risk, you are quite right on both points, that the record is actually getting better in terms of the number of spills, but some do still occur. This does tie into the government's commitment on the Oceans Protection Plan to make sure that increased traffic in various places is accompanied by an expanded tugboat capacity, cleanup capacity and coast guard station capacity to respond to the fact that accidents are in decline, but they still occur.

The big issue in terms of the oils that are referred to in the schedule to this bill versus other kinds of oil is based on the principle of persistence. If you look at lighter oils such as jet fuel or gasoline, for example, obviously it's not to minimize the importance of a spill by any sense, but there is a distinct difference in their properties, because those oils will either evaporate or be broken down more naturally by microbes.

The issue of crude oil and persistent oils that are heavier is that they will tend not to disperse in that manner. They will stay in the environment for much longer periods of time. That's why they pose a more significant risk to ecosystems and why the schedule is designed to address the distinction between crude and persistent oils versus other lighter types of oils.

Senator Galvez: I also want to ask you about the emergency measures. Dispersants are well known and used during oil spills, with the intention to disperse and make the oil become small drops and then be degraded.

ses 678 000 tonnes, les statistiques ne fonctionnent plus. Le risque de déversements d'hydrocarbures existe.

Pour répondre à la question de mon collègue, le sénateur Cormier, nous avons eu une douzaine de déversements sur la côte Est : le pétrolier *Arrow*, en Nouvelle-Écosse, le pétrolier *Golden Robin*, au Québec, le pétrolier *Kurdistan*, en Nouvelle-Écosse, le chaland-citerne *Nestucca* et le *Nancy Orr Gaucher*. Il y a beaucoup de déversements d'hydrocarbures.

Je pense que la grande question est la suivante : dans quelle mesure sommes-nous prêts à répondre? Vous dites que la taille maximum sera de 12 000 tonnes, mais cela reste un gros bateau. C'est plus gros qu'un Panamax. C'est un bâtiment de 245 mètres de longueur.

J'aimerais que vous me parliez des risques de déversements et de notre état de préparation pour ce qui est de répondre à des déversements pour les types d'huiles que vous avez mentionnées, c'est-à-dire les huiles légères et les huiles persistantes. J'aurai une question complémentaire.

M. Hanson : Merci. Pour ce qui est de la sécurité maritime en général et du risque de déversements, vous avez tout à fait raison sur les deux points, à savoir que le bilan s'améliore en ce qui concerne le nombre de déversements, mais qu'il continue à y en avoir. Cela renvoie à l'engagement pris par le gouvernement dans le cadre du Plan de protection des océans de veiller à ce que l'augmentation de la circulation à divers endroits s'accompagne d'une augmentation de la capacité au chapitre des remorqueurs, de la capacité de nettoyage et des capacités dont disposent les stations de la Garde côtière pour réagir au fait que des accidents continuent de se produire, même s'ils sont en déclin.

La propriété clé qui a permis de déterminer quelles huiles se sont retrouvées dans l'annexe de ce projet de loi est celle de la persistance. Sans vouloir trivialisier l'importance des déversements, il faut reconnaître que les propriétés d'huiles plus légères comme le carburacteur ou l'essence sont nettement différentes des huiles plus lourdes puisque les huiles légères s'évaporent ou se décomposent plus facilement sous l'action des microbes.

Le problème du pétrole brut et des pétroles persistants qui sont plus lourds, c'est qu'ils ont tendance à ne pas se disperser de cette façon. Ils resteront dans l'environnement beaucoup plus longtemps. C'est pour cette raison que ces produits sont considérés comme étant plus risqués pour les écosystèmes, et que l'annexe est conçue pour faire la distinction entre les huiles brutes et persistantes et les autres types d'huiles plus légères.

La sénatrice Galvez : Je veux aussi vous interroger au sujet des mesures d'urgence. Les agents dispersants sont bien connus, et ils sont utilisés à la suite de déversements de pétrole en vue de disperser le pétrole en petites gouttes qui se dégraderont par la suite.

After the experience of the *Deepwater Horizon*, there are many studies that have shown that some dispersants applied in very high concentrations and volumes can be more toxic than the oil. This has been shown after the *Deepwater Horizon* accident.

What else is there for emergency measures?

Mr. Hanson: Just to make sure I understand your question, is it about the different kinds of oils and how they may be cleaned up?

I do confess that this is something that does lie outside my expertise in terms of the precise impacts and how to most effectively clean up different types of oils. I know we do have expertise with that inside the Government of Canada and at Natural Resources Canada and elsewhere. We would be happy to provide you with some further information on that question.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: I have a question about the WSP report that Transport Canada commissioned in 2014.

I have read the executive report, which indicates that the two regions most at risk of an oil spill are the Gulf of St. Lawrence and southern British Columbia. Much has been said about this report in the debate. If these are the two places where oil spills are the most likely, then why ban tankers in northern British Columbia? Since you commissioned this study, I'd like you to answer that question.

[English]

Mr. Hanson: Thank you very much for the question. The study you're referring to was commissioned by Transport in 2013, I believe, in response to a report by the Commissioner of the Environment and Sustainable Development. It's important to recognize what the study was. It was meant to be a risk-based analysis of potential spills. You're absolutely right, senator: That is where the higher levels of risk were found.

Again, that was also a product, at least in significant part, of the existing traffic patterns in the south versus the north. Obviously, at that point and continuing today, huge vessels with large cargo holds were transiting, and so it was a much different risk factor.

Après l'expérience liée à la plateforme *Deepwater Horizon*, de nombreuses études ont démontré que l'application d'agents dispersants très concentrés peut être plus toxique que le pétrole lui-même. Cela a été prouvé après l'explosion de la plateforme *Deepwater Horizon*.

Quelles autres mesures d'urgence peuvent être prises?

M. Hanson : Je veux m'assurer que je comprends bien votre question. Concerne-t-elle les différents types de pétrole et la façon dont ils peuvent être nettoyés?

Je dois avouer que la question des répercussions précises et du moyen le plus efficace de nettoyer les différents types de pétrole dépasse mes compétences. Toutefois, je sais que ces compétences existent au sein du gouvernement du Canada, du ministère des Ressources naturelles et ailleurs. C'est avec plaisir que nous vous fournirons de plus amples renseignements à ce sujet.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai une question qui concerne le rapport WSP que Transports Canada a commandité en 2014.

J'ai lu le rapport exécutif qui indique que les deux régions les plus à risque de marée noire sont le golfe du Saint-Laurent et le Sud de la Colombie-Britannique. On a beaucoup parlé de ce rapport dans le cadre du débat. Si ce sont les deux endroits où les marées noires sont les plus probables, pourquoi alors interdire les pétroliers dans le Nord de la Colombie-Britannique? Comme vous avez commandité cette étude, j'aimerais que vous répondiez à cette question.

[Traduction]

M. Hanson : Je vous remercie beaucoup de votre question. L'étude à laquelle vous faites allusion a été commandée par Transports Canada en 2013, je crois, pour répondre à un rapport du commissaire à l'environnement et au développement durable. Il est important de comprendre la nature de l'étude. C'était censé être une analyse des risques associés aux déversements potentiels. Vous avez absolument raison, madame la sénatrice : c'est bien là qu'on observait les niveaux de risque les plus élevés.

Je précise encore une fois que cela découlait, du moins en grande partie, des tendances qui existaient en matière de circulation dans le sud, comparativement à la circulation dans le nord. Évidemment, à ce moment-là — et cela se poursuit de nos jours — d'énormes bâtiments dotés de larges cales se déplaçaient dans cette région et, par conséquent, le facteur de risque était très différent.

Were there not to be a tanker moratorium and were there to be a significant resource project that would then, as a consequence, have significant numbers of tankers in that area, the risk factors would increase accordingly.

[Translation]

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

[English]

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

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

[Translation]

Senator Gagné: There is currently a voluntary exclusion zone, or a *zone d'exclusion volontaire* in French, I think. This voluntary exclusion zone for tankers has existed since 1985. What I'm wondering is what is the primary motivation for formalizing an existing moratorium. Was the moratorium not respected? Were there any possible economic initiatives, upcoming projects, that suggested that the moratorium would not be respected? I'm trying to understand the motivation behind this decision.

[English]

Mr. Hanson: Thank you very much. I'll draw a distinction between the actual tanker exclusion zone and what the moratorium seeks to do.

The Voluntary Tanker Exclusion Zone, which has been in place between Canada and the United States since 1985, is specifically directed to laden tankers that are departing from Alaska and travelling along the West Coast to deliver their cargo to ports on the West Coast of the United States. The exclusion zone operates in a way where these laden vessels must remain west of a certain boundary line, and it goes out about 70 nautical miles from the shore at the widest end and starts to narrow as you get down into the Strait of Juan De Fuca. The size of the

Si un moratoire relatif aux pétroliers n'avait pas été prévu et s'il y avait eu un important projet de ressources, un grand nombre de pétroliers auraient circulé dans la région, et les facteurs de risque auraient augmenté en conséquence.

[Français]

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

[Traduction]

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

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

[Français]

La sénatrice Gagné : Il existe en ce moment une zone d'exclusion volontaire. Je crois que c'est ainsi qu'on l'indique en français. Cette zone d'exclusion volontaire des pétroliers existe depuis 1985. Ce que je me pose comme question, c'est quelle est la motivation première pour l'officialisation d'un moratoire déjà en place? Le moratoire n'était-il pas respecté? Y avait-il de possibles initiatives économiques, des projets qui s'annonçaient, qui laissaient entrevoir que le moratoire ne serait pas respecté? J'essaie de comprendre ce qui a motivé cette décision.

[Traduction]

M. Hanson : Merci beaucoup. Je vais faire la distinction entre la zone actuelle d'exclusion des pétroliers et l'objectif du moratoire.

La Zone volontaire d'exclusion des pétroliers, que le Canada et les États-Unis ont négociée et qui est en vigueur depuis 1985, vise précisément les pétroliers chargés qui partent de l'Alaska et qui se déplacent le long de la côte ouest afin de livrer leur chargement dans des ports de la côte ouest des États-Unis. En vertu de la zone d'exclusion, les bâtiments chargés doivent rester à l'ouest d'une certaine ligne de démarcation qui, à l'extrémité la plus large de la zone, se trouve à 70 milles marins du littoral. La zone se rétrécit à mesure qu'elle se rapproche du détroit de Juan

exclusion zone was essentially based on scenarios of where a ship might be able to drift to and how long it would take to get response capacity.

Again, this zone is specifically about vessels that are making a continuous journey from Alaska down into the continental United States.

By contrast, the tanker moratorium is focused on vessels that will be transiting along the north coast of British Columbia and precludes them from stopping, loading or unloading beyond that certain threshold at Canadian ports or marine installations; i.e., installations that are themselves attached to the land.

They're certainly complementary to one another, but they are distinct in their structure and intention.

[*Translation*]

Senator Gagné: I have a question about terminology. Why did you use a moratorium and not a ban or a suspension? Usually, a moratorium is in place until a certain point, for a certain time period, so why was moratorium the terminology used rather than a ban or something else?

[*English*]

Mr. Hanson: Thank you for the question. In terms of the distinction in language, and I'm not sure. I'll maybe ask Joe if there's anything he can shed any light on in terms of the actual difference of the terminology. I'm not totally certain. I would note that whatever the terminology would be, the actual practical implications of what the legislation does are quite clear.

Joseph Melaschenko, Senior Counsel, Transport and Infrastructure Legal Services, Department of Justice Canada: Yes. Just to support that, I can confirm that it doesn't have a substantive impact on the bill, legally.

Senator Wells: Thank you, witnesses, for appearing.

Are you of the opinion that there are not other suitable measures that could be taken to safeguard the environment, outside of a moratorium — an absolute ban?

Mr. Hanson: The government has —

Senator Wells: Are you of the opinion? I understand what the government is doing, and I understand you mentioned to Senator Cormier regarding the campaign promise and things in the

De Fuca. La taille de la zone d'exclusion est essentiellement fondée sur des scénarios dans lesquels un bâtiment pourrait dériver et le temps nécessaire pour mobiliser une capacité d'intervention.

Je le répète, cette zone est prévue précisément pour les bâtiments qui se déplacent de façon continue de l'Alaska à la zone continentale des États-Unis.

En revanche, le moratoire relatif aux pétroliers met l'accent sur les bâtiments qui longeront la côte nord de la Colombie-Britannique en leur interdisant de s'arrêter et de charger ou décharger du pétrole dans des ports canadiens ou des installations maritimes, c'est-à-dire des installations reliées à la terre ferme, au-delà d'un certain seuil.

La zone et le moratoire se complètent assurément l'un l'autre, mais leur structure et leur objectif sont distincts.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : J'aurais une question concernant la terminologie. Pour quelle raison avez-vous utilisé un moratoire et non une interdiction ou une suspension? Habituellement, un moratoire est en place jusqu'à un certain point, pendant une certaine limite de temps, alors pourquoi cette terminologie de moratoire a-t-elle été utilisée plutôt qu'une interdiction ou autre chose?

[*Traduction*]

M. Hanson : Je vous remercie de votre question. En ce qui concerne la distinction entre certains mots, je ne suis pas certain de pouvoir trancher. Je vais peut-être demander à Joe s'il peut fournir des précisions en ce qui a trait à la différence entre les termes. Personnellement, je ne suis pas tout à fait certain de la connaître. Cependant, je vous ferai remarquer que, quelle que soit la terminologie utilisée, les conséquences pratiques actuelles de la mesure législative sont très claires.

Joseph Melaschenko, avocat-conseil, Services juridiques de Transports et Infrastructure, ministère de la Justice Canada : Oui. Pour appuyer simplement les paroles de mon collègue, je peux confirmer que, d'un point de vue légal, le terme utilisé n'a pas une incidence considérable sur le projet de loi.

Le sénateur Wells : Je vous remercie, messieurs les témoins, de comparaître devant nous.

Êtes-vous d'avis qu'aucune autre mesure qu'un moratoire — une interdiction absolue — ne pourrait être prise pour protéger l'environnement?

M. Hanson : Le gouvernement a...

Le sénateur Wells : Est-ce votre avis? Je comprends les actions du gouvernement, et je comprends ce que vous avez mentionné au sénateur Cormier au sujet de la promesse

mandate letter, which are more political reasons rather than justifications of merit for the legislation. As a department official, what do you believe?

Mr. Hanson: With due respect, senator, in my capacity here as an official, the appropriate course is for me to speak to the government, its legislation, its intentions and do my best to answer questions about it, but not so much for me to use this as a forum for the expression of my personal opinions.

Senator Wells: I was looking for your professional opinion.

Mr. Hanson: I will not pretend to be a scientist or that I have credentials or expertise in this that I don't have, but I will say that the government's view here is that if you look at the region and the limited understanding of the ecosystem, in some ways, if you look at the different levels of capacity to immediately respond in the current context and the nature of the ecosystem, the determination is that, for reasons of precaution and the potentially significant impacts of the moratorium, this is an appropriate course.

Senator Wells: Thank you for that answer. Are you familiar with Placentia Bay in Newfoundland?

Mr. Hanson: I confess that I've been there, but I can't confess any great expertise.

Senator Wells: This is my opportunity to talk a little bit about Placentia Bay. I live just nearby. There are 370 islands; hundreds of fishing enterprises; dozens of communities; aquaculture operations; Cape St. Mary's Ecological Reserve, with one of the largest seabird populations in the world; whales, porpoises and dolphins; marine Atlantic ferries that run each day; fish and nickel processing operations with ore carriers each day; and at the head of Placentia Bay, there is also the Whiffen Head oil storage facility and a major oil refinery that was designed, built and operates specifically for bunker C, which is among the dirtiest oil in the world.

In Placentia Bay — in fact, in Whiffen Head and the oil refinery — and it's at the head of the bay, so you have to traverse all the way up the bay, a little more than 100 miles, there are 3,584 vessels that travel that bay and, in 2017, 2.6 billion barrels of oil.

Now, I don't think any of us here doubt that the coast of British Columbia is beautiful and deserving of protection. There hasn't been an oil spill in Placentia Bay, with all the oil carriers,

électorale et des énoncés de la lettre de mandat, qui sont davantage des raisons politiques que des motifs visant à justifier le bien-fondé de la mesure législative. En tant que fonctionnaire du ministère, que croyez-vous?

M. Hanson : Avec tout le respect que je vous dois, monsieur le sénateur, en ma qualité de haut fonctionnaire, il convient que je parle du gouvernement, de sa mesure législative et de ses intentions et que je réponde de mon mieux aux questions à ce sujet, mais il n'est pas vraiment approprié que j'utilise cette tribune pour exprimer mes opinions personnelles.

Le sénateur Wells : Je cherchais à connaître votre opinion professionnelle.

M. Hanson : Je ne vais pas prétendre être un scientifique ou être titulaire de titres de compétences que je ne détiens pas, mais je vous dirai qu'à cet égard, le gouvernement estime que si l'on tient compte de la région et de notre compréhension limitée de la nature de l'écosystème, à certains égards, ainsi que des différentes capacités d'intervenir immédiatement dans le contexte actuel, c'est la mesure qu'il convient de prendre par prudence, compte tenu des effets peut-être importants que le moratoire pourrait avoir.

Le sénateur Wells : Je vous remercie de votre réponse. Connaissez-vous la baie Placentia de Terre-Neuve?

M. Hanson : J'avoue l'avoir visité, mais je ne peux prétendre être un expert à son égard.

Le sénateur Wells : J'ai donc l'occasion de parler un peu de la baie Placentia. J'habite très près de cette baie qui compte : 370 îles; des centaines d'entreprises de pêche; des dizaines de collectivités; des exploitations aquacoles; la réserve écologique du cap St. Mary's, qui abrite l'une des plus importantes populations d'oiseaux de mer du monde, des baleines, des marsouins et des dauphins; des traversiers qui sillonnent l'océan Atlantique quotidiennement; des usines de transformation du poisson et des usines de traitement du nickel visitées quotidiennement par des minéraliers; et, enfin, à son extrémité, l'installation de stockage du pétrole de Whiffen Head et une importante raffinerie de pétrole qui a été conçue, construite et exploitée précisément pour raffiner du combustible de soute C, qui fait partie des pétroles les plus sales de la planète.

En fait, Whiffen Head et la raffinerie de pétrole se trouvent à l'extrémité de la baie Placentia, soit à un peu plus de 100 milles de distance, une distance parcourue par 3 584 bâtiments qui, en 2017, ont transporté 2,6 milliards de barils de pétrole.

Je crois que personne ici ne doute ni de la beauté de la côte de la Colombie-Britannique ni du fait qu'elle mérite d'être protégée. Malgré les centaines de pétroliers des transporteurs

with the fishing enterprises, with obviously the oil tankers that go hundreds per month.

I'm trying to figure out if B.C. is more beautiful than Newfoundland and more deserving of protection. The measures being undertaken in this LOMA, the Large Ocean Management Area that we operate in Placentia Bay, everyone gets together and agrees on restrictions for sea states and there's additional training. There is VMS constantly on all vessels. Is there a better way to do it other than simply shutting it down and ceasing all economic opportunity, the kind of economic opportunity that the commercial operations in Placentia Bay enjoy? Is there a better way than a moratorium?

Mr. Hanson: Senator, although I indicated I was not expressing personal opinions, I will give the personal opinion that I would never appear before this or any other committee and say that any one part of the country is nicer or more important than another.

Senator Wells: Or more deserving of protection.

Mr. Hanson: Particularly my home province of Saskatchewan. It's important to note that in terms of all economic activity, if you look at the bill, because of the way the schedule is set up, for example it would not include liquefied natural gas. That will allow the development of the LNG Canada project, which is the largest, private sector investment in an infrastructure project in history. That is a huge kind of project that will still go forward on the north coast despite the presence of this moratorium.

Senator Wells: Final question: In the deliberations about the establishment of a moratorium that's covered under this legislation, was there discussion about the possibility of expanding that moratorium in other areas of coastal Canada?

Mr. Hanson: I don't think I'm in a position to talk about deliberations that would have occurred in the development of the policy options. I do return to the point that the nature of this approach of a moratorium in this particular region was part of the government's platform and subsequent mandate letter from the Prime Minister to the Minister of Transport.

Senator Dasko: First of all, I'm following up on the questions posed by Senator Gagné. Is the moratorium essentially the same boundary as the voluntary moratorium? Are we looking at any difference in the boundary from what the voluntary moratorium was?

de pétrole et les navires des entreprises de pêche qui traversent la baie Placentia chaque mois, il n'y a eu aucun déversement de pétrole.

J'essaie de déterminer si la Colombie-Britannique est plus belle que Terre-Neuve et plus digne de protection. Dans le cadre des mesures qui sont prises dans cette ZEGO, cette zone étendue de gestion des océans que nous avons établie dans la baie Placentia, tous les intervenants se réunissent et s'entendent pour mettre en œuvre des restrictions relatives aux états de la mer et pour suivre des cours de formation supplémentaires. De plus, le Système de surveillance des navires, ou SSN, est constamment en marche sur tous les navires. Y a-t-il un meilleur moyen de faire les choses que de simplement fermer la porte à toutes les possibilités économiques, le genre de possibilités économiques dont profitent les exploitations commerciales de la baie Placentia? Y a-t-il une meilleure approche qu'un moratoire?

M. Hanson : Monsieur le sénateur, bien que j'aie déclaré ne pas vouloir exprimer mes opinions personnelles, je tiens à préciser que jamais je ne comparerais devant votre comité ou un autre comité pour soutenir qu'une partie du pays est plus belle ou importante qu'une autre.

Le sénateur Wells : Ou plus digne de protection.

M. Hanson : En particulier, en ce qui concerne ma province d'origine, la Saskatchewan. Il est important de noter qu'en ce qui a trait au projet de loi et à l'ensemble des activités économiques, l'annexe a été établie de manière à ne pas englober le gaz naturel liquéfié, par exemple. Cela permettra de mettre en œuvre le projet de LNG Canada, c'est-à-dire le plus important projet d'infrastructures du secteur privé de l'histoire du Canada. Il s'agit d'un énorme projet qui, malgré l'existence de ce moratoire, ira tout de même de l'avant sur la côte nord de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Wells : Ma dernière question est la suivante : au cours des délibérations qui ont mené à l'établissement d'un moratoire prescrit par la mesure législative, la possibilité d'étendre ce moratoire à d'autres zones côtières du Canada a-t-elle été discutée?

M. Hanson : Je ne crois pas être en mesure de parler des délibérations qui ont eu lieu dans le cadre de l'élaboration des options stratégiques. Cependant, je fais valoir de nouveau le fait que la nature de cette approche, à savoir l'imposition d'un moratoire dans cette région particulière, faisait partie de la plateforme du gouvernement et, ultérieurement, de la lettre de mandat que le premier ministre a adressée au ministre des Transports.

La sénatrice Dasko : Premièrement, je vais donner suite aux questions posées par la sénatrice Gagné. Le moratoire établit-il essentiellement la même ligne de démarcation que le moratoire volontaire? Faisons-nous face à des différences en matière de limites, par rapport au moratoire volontaire?

Why was it necessary to take the voluntary moratorium into legislation if the voluntary was working well? Those would be my first questions.

Mr. Hanson: Thank you, senator. The moratorium is not making into law what is currently voluntary in terms of the tanker exclusions. There are relations between the two. They are separate.

To start, the boundary associated with the tanker exclusion zone extends from Alaska into the West Coast into the continental United States. It extends out westward and then starts to narrow as you get toward the United States. It is about laden tankers making a continuous voyage without stopping, taking oil from the Trans-Alaska Pipeline system and bringing it down to a U.S. port.

This is different both in terms of geography and in terms of what happens. In geography, this is actually going from the border between Alaska and Canada and extending down to the part of the coastline that's aligned with the northern tip of Vancouver Island, and it's not about vessels making a continuous journey from Alaska to the United States but, rather, precluding vessels exceeding a certain threshold from stopping at Canadian ports in that area where the moratorium would exist.

Senator Dasko: So there's a real difference, and therefore the motivation was to change the voluntary to something different from what that was then?

Mr. Hanson: The voluntary Tanker Exclusion Zone really isn't changing because it remains as it has been. This has introduced a new complementary level of protection specifically related to a certain part of British Columbia's northern coast associated with vessels stopping, loading or unloading.

Senator Dasko: You talked about the consultations that you had with various stakeholders. Tell us in detail about your consultations with the Government of British Columbia, with the current or previous government, depending on when you started your initiative with this legislation. How did you consult with them? What is their position? Is there anything that you can tell us about the province's involvement with this, and view?

Mr. Hanson: Thank you for the question. I will note that in terms of the specific time frame and the nature of this consultation done with the Province of British Columbia

Pourquoi a-t-il été nécessaire d'intégrer le moratoire volontaire dans la mesure législative, si le moratoire volontaire fonctionnait déjà bien? Voilà en quoi consistent mes premières questions.

M. Hanson : Merci, madame la sénatrice. Le moratoire ne donne pas force de loi à ce qui est actuellement une zone d'exclusion volontaire des pétroliers. Il y a des liens entre le moratoire et la zone d'exclusion, mais il s'agit de mesures distinctes.

Pour commencer, la ligne de démarcation associée à la zone d'exclusion des pétroliers s'étend le long de la côte ouest, de l'Alaska à la région continentale des États-Unis. Elle s'élargit vers l'ouest, puis commence à s'amincir à mesure qu'elle se rapproche des États-Unis. Elle concerne les pétroliers chargés qui se déplacent continuellement le long de la côte, sans s'arrêter, afin de transporter vers des ports américains du pétrole provenant du système d'oléoducs Trans-Alaska.

Cela diffère du moratoire tant sur le plan géographique qu'au chapitre des objectifs visés. D'un point de vue géographique, la ligne de démarcation du moratoire s'étend de la frontière entre l'Alaska et le Canada jusqu'à la partie du littoral qui est alignée sur la pointe nord de l'île de Vancouver, et elle ne vise pas les bâtiments qui voyagent continuellement entre l'Alaska et les États-Unis. Le moratoire cherche plutôt à empêcher les bâtiments qui dépassent un certain seuil de s'arrêter dans des ports canadiens situés dans la région visée par le moratoire.

La sénatrice Dasko : Il y a donc une véritable différence et, par conséquent, la motivation de cette mesure était de passer d'une zone d'exclusion volontaire à quelque chose de différent?

M. Hanson : La Zone d'exclusion volontaire des pétroliers ne change pas vraiment puisqu'elle demeure telle qu'elle était. La mesure législative met en œuvre un nouveau niveau de protection complémentaire qui vise précisément une certaine partie de la côte nord de la Colombie-Britannique, ainsi que les bâtiments qui s'arrêtent pour charger ou décharger leur cargaison.

La sénatrice Dasko : Vous avez parlé des consultations que vous avez menées auprès de divers intervenants. Décrivez-nous en détail vos consultations avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, soit le présent ou l'ancien gouvernement, selon le moment où vous avez amorcé votre initiative liée au projet de loi. Comment les avez-vous consultés? Quelle était leur position? Y a-t-il quelque chose que vous pouvez nous révéler à propos de la participation de la province à cette initiative et de son opinion à ce sujet?

M. Hanson : Je vous remercie de votre question. Je vous ferai remarquer que je ne suis pas certain du moment précis où les consultations avec la province de la Colombie-Britannique

specifically, I'm not certain. In fact, it does predate my time in the department. Emilie, if you know, please jump in.

Ms. Gelinas: We can come back with that information. As Mr. Hanson noted in his remarks, there were a series of round tables and bilateral meetings with a number of stakeholders. There was consultation with the provincial governments, but for details around that I think we'll have to follow up.

Senator Dasko: What is their position on the legislation?

Mr. Hanson: I will confess; I don't want to misstate, because their position could have a nuance that I'm not certain of. So I would rather come back to you rather than potentially misstate the position of the Government of B.C.

The Chair: Could you come back with the positions of B.C., Alberta and Saskatchewan?

Mr. Hanson: Yes, for sure. Anything that's on the recorded positions on these, we'd be happy to provide that.

Senator Dasko: Did your department commission any public opinion research on the moratorium, either in British Columbia or across Canada, or were you privy to any public opinion research done on this?

Mr. Hanson: I'm not aware of the department having done any, but we'll seek to confirm that.

Senator Simons: I appreciate, Mr. Hanson, you're saying that, of course, LNG pipelines would still be able to function in this area, which is lovely for British Columbia's natural gas industry, not so great for Alberta's oil industry.

Are there any concerns that by effectively declaring a pipeline moratorium for heavy or crude oil in this area that you might put an undue burden on ports in southern British Columbia because any future pipelines would have to go there?

Mr. Hanson: That's a very good question. If you look at the existing traffic patterns and so forth at the Port of Vancouver, it has expanded dramatically for many years now. If you look at the terminal capacity at the Port of Vancouver, it's increased about ninefold since 1995.

ont eu lieu ni de la nature de ces consultations. En fait, elles se sont déroulées avant mon arrivée au ministère. Emilie, si vous êtes au courant, je vous prie d'intervenir.

Mme Gelinas : Nous pouvons vous fournir cette information plus tard. Comme M. Hanson l'a indiqué au cours de ses observations, une série de tables rondes et de réunions bilatérales ont eu lieu, auxquelles ont participé un certain nombre d'intervenants. Les gouvernements provinciaux ont été consultés, mais, si vous souhaitez obtenir de plus amples renseignements à ce sujet, je crois que nous allons devoir faire un suivi à cet égard.

La sénatrice Dasko : Quelle était leur position par rapport à la mesure législative?

M. Hanson : Je dois avouer que je ne tiens pas à rapporter incorrectement cette information, car leur position pourrait comporter des nuances que j'ignore. Par conséquent, je préférerais vous fournir l'information plus tard, plutôt que de risquer de déformer la position du gouvernement de la Colombie-Britannique.

Le président : Pourriez-vous nous faire parvenir la position de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan?

M. Hanson : Oui, bien sûr. C'est avec plaisir que nous vous fournirons tout ce qui figure dans les comptes rendus au sujet de leurs positions à cet égard.

La sénatrice Dasko : Votre ministère a-t-il commandé des recherches sur l'opinion publique concernant le moratoire, ayant été effectuées en Colombie-Britannique ou à l'échelle nationale, ou, à votre connaissance, de telles recherches ont-elles été effectuées?

M. Hanson : Je ne crois pas que le ministère en ait effectué, mais nous chercherons à confirmer cette information.

La sénatrice Simons : Je vous sais gré, monsieur Hanson, d'avoir mentionné que, bien entendu, les pipelines de gaz naturel liquéfié pourront tout de même être exploités dans cette région, ce qui est merveilleux pour l'industrie du gaz naturel de la Colombie-Britannique, mais beaucoup moins bien pour l'industrie pétrolière de l'Alberta.

Êtes-vous préoccupés par le fait que, en déclarant un moratoire sur les pipelines de pétrole lourd ou brut dans cette région, vous allez peut-être imposer un fardeau indu aux ports du sud de la Colombie-Britannique, parce que tous les pipelines à venir devront aboutir là-bas?

M. Hanson : C'est une excellente question. Si vous examinez les tendances actuelles en matière de trafic dans le port de Vancouver, vous constaterez qu'il augmente radicalement depuis maintenant plusieurs années. Si vous étudiez la capacité des terminaux du port de Vancouver, vous remarquerez qu'elle a été multipliée par neuf depuis 1995.

Our sense is, at least for the time being that a moratorium of this nature will not create an undue burden beyond the fact. As many senators may be aware, the port itself is seeking to increase its own footprint through further terminal development already.

Senator Simons: The existing TMX pipeline is well and good. But it seems to me when the moratorium was first presented by the Prime Minister, it was kind of part of a package deal when the new TMX line was approved and the quid pro quo was, “British Columbia, you’ll take TMX, but you will also get this increased attention to safety and environmental protection in northern British Columbia.”

With TMX not under construction, is it reasonable to leave Alberta in a position where it will not be able to get its oil to market with this moratorium in place?

Mr. Hanson: Thanks for the question. I would say that it obviously continues to be the objective of the Government of Canada to have that pipeline built and has taken very concrete measures to do that.

Senator Simons: We bought it.

Mr. Hanson: You can’t get much more concrete than that.

If you look through the TMX project and the efforts to build that pipeline and the LNG, there is an effort to ensure that there can continue to be large-scale development opportunities.

Senator Simons: I have heard conflicting things. People say this won’t apply to the Americans; the Americans will still be able to ship their oil. I’m not sure if they are meaning that they can still stay outside the exclusion zone.

One British Columbian I spoke to said you could have a situation where the Canadian tankers can’t move, but the Americans can. And if they spill, the oil can still move into those fragile areas. Could you clarify that for me? When I hear people saying this law only affects Canadians and not Americans, can you unpack that for me?

Mr. Hanson: Absolutely. I’ll speak specifically of the moratorium. It would apply to any vessel in the moratorium zone that is carrying more than the 12,500 threshold.

Senator Simons: The American, Russian, whatever?

Nous avons le sentiment que, du moins pour le moment, un moratoire de cette nature n’imposera pas un fardeau indu, au-delà de ce qui est déjà prévu. Comme bon nombre de sénateurs le savent, les responsables du port cherchent déjà à accroître son empreinte en construisant d’autres terminaux portuaires.

La sénatrice Simons : L’oléoduc TMX actuel est bien beau, mais il me semble que, lorsque le premier ministre avait présenté le moratoire en premier lieu, il s’agissait en quelque sorte d’une entente globale liée à l’approbation de la nouvelle ligne de l’oléoduc TMX, l’entente étant que la Colombie-Britannique allait accepter cette nouvelle ligne, mais que, en contrepartie, le nord de son territoire ferait aussi l’objet d’une attention accrue en matière de sécurité et de protection.

Puisque la nouvelle ligne de l’oléoduc TMX n’est pas en construction, est-il raisonnable de mettre en place ce moratoire qui laissera l’Alberta dans l’impossibilité d’acheminer son pétrole vers les marchés?

M. Hanson : Merci de la question. Je dirais que le gouvernement du Canada continue, bien sûr, d’avoir pour objectif de construire ce pipeline et qu’il a pris des mesures très concrètes en ce sens.

La sénatrice Simons : Nous l’avons acheté.

M. Hanson : On ne peut pas être plus concret que cela.

Les efforts déployés pour le projet du pipeline TransMountain ainsi que pour le gaz naturel liquéfié témoignent bien de la détermination à continuer de permettre la réalisation de projets de développement à grande échelle.

La sénatrice Simons : J’ai entendu des choses un peu contradictoires. Certains disent que le moratoire ne s’appliquera pas aux Américains et que ceux-ci pourront continuer à transporter leur pétrole. Je ne sais pas si l’on veut dire par là qu’ils pourront toujours le faire à l’extérieur de la zone d’exclusion.

J’ai parlé à un résident de la Colombie-Britannique qui envisage une éventuelle situation où il serait interdit aux pétroliers canadiens de se déplacer, alors que les pétroliers américains pourraient le faire. En cas de déversement dans ce contexte, rien n’empêcherait le pétrole de se retrouver dans ces zones fragiles. Pouvez-vous me dire ce qu’il en est exactement? Comment dois-je interpréter les propos de ces gens qui font valoir que la loi va toucher uniquement les Canadiens, mais pas les Américains?

M. Hanson : Je vais vous parler du moratoire en tant que tel. Il doit s’appliquer à tous les navires circulant dans la zone visée qui transportent plus de 12 500 tonnes métriques de pétrole brut.

La sénatrice Simons : Qu’ils soient américains, russes, ou peu importe.

Mr. Hanson: The flag on the vessel would be immaterial in that context.

Senator Simons: But American ships would still be able to move from Alaska?

Mr. Hanson: The issue is the moratorium is about vessels stopping, loading or unloading in the moratorium zone. Whereas the U.S. vessels we are talking about are not actually sailing into the moratorium zone nor are they stopping or unloading. They are doing a contiguous journey outside of the tanker exclusion zone.

Senator Simons: Thank you, Mr. Hanson.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: What percentage of the coastline that can accommodate large vessels will the moratorium affect?

[*English*]

Mr. Hanson: I'm sorry, I would not have the exact percentage. We have the legislation.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: If I told you close to 95 per cent.

[*English*]

Mr. Hanson: It's essentially, if you look, because it's going from the border to the tip.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: You travel from Alaska to the northern tip of Vancouver Island. The interior of the island isn't navigable because there are no vessels that can go through, and they have to cross between the United States and Canada, which represents about 5 per cent of the navigable coastline. So approximately 95 per cent of the navigable coastline will no longer be allowed for vessels carrying heavy oil. Is that correct?

[*English*]

Mr. Hanson: I'm not certain of the percentage of what percentage of the B.C. coastline is covered by the moratorium. Again, it would continue to be navigable for those vessels that are carrying below the threshold associated with the bill. That's important because of the need to do community resupply and to meet the industrial needs of the region.

M. Hanson : Le pavillon du navire n'aurait aucune importance dans ce contexte.

La sénatrice Simons : Mais les navires américains pourraient toujours transporter du pétrole en provenance de l'Alaska?

M. Hanson : Le moratoire a pour but d'empêcher les navires ciblés de s'arrêter, de charger ou de décharger du pétrole brut dans la zone visée. Les pétroliers américains dont il est question ici ne naviguent pas dans cette zone, pas plus qu'ils ne s'y arrêtent ou qu'ils n'y déchargent quoi que ce soit. Ils suivent un itinéraire contigu à la zone d'exclusion des pétroliers.

La sénatrice Simons : Merci, monsieur Hanson.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Quel pourcentage du littoral pouvant accueillir des navires de grande amplitude le moratoire touchera-t-il?

[*Traduction*]

M. Hanson : Je suis désolé, mais je n'ai pas le pourcentage exact. Il y a dans la loi...

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Si je vous disais à peu près 95 p. 100.

[*Traduction*]

M. Hanson : Si vous regardez la carte, la zone va de la frontière jusqu'à la pointe...

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Vous partez de l'Alaska jusqu'à la pointe nord de l'île de Vancouver. L'intérieur de l'île n'est pas navigable, parce qu'il n'y a pas de navires qui peuvent traverser, ils doivent traverser entre les États-Unis et le Canada, ce qui représente environ 5 p. 100 du littoral navigable. Donc, environ 95 p. 100 du littoral navigable ne sera plus autorisé aux navires contenant du pétrole lourd. Est-ce exact?

[*Traduction*]

M. Hanson : Je ne pourrais pas vous dire exactement quelle proportion du littoral de la Colombie-Britannique est visée par le moratoire. Je répète que cette zone demeurera navigable pour tous les navires dont le chargement est inférieur au seuil prévu dans le projet de loi. Cette précision est d'autant plus importante qu'il faut continuer à assurer le ravitaillement des localités du littoral et à répondre aux besoins industriels de la région.

[Translation]

Senator Boisvenu: This is a dramatic decision. Have you thought of an alternative to a total ban, given the enormous impact the choice to prohibit economic development related to the oil industry along almost 90 or 95 per cent of the coastline will have on communities?

[English]

Mr. Hanson: I would note a couple of things. I think it is important to remember that even, as we sit here today, we are not talking about a significant amount of vessel traffic that is actually plying the area where the moratorium would be. It would probably be right now a handful of vessels that are actually —

[Translation]

Senator Boisvenu: The problem isn't the current situation, but the future situation. Today, I understand that the problem may seem trivial to you from your perspective. I'm speaking from a development perspective. We want to protect the entire coastline of this province from economic development related to a resource that comes from the interior of the country. That will be the real impact.

[English]

Mr. Hanson: I do stress it's not the entire coastline. If it were, it would not be possible —

[Translation]

Senator Boisvenu: I looked at the map. When you leave Alaska and travel down to the northern tip of Vancouver Island, the only place where oil vessels will now be able to sail is at the Trans Mountain facility in Burnaby, and where tankers will leave through the strait of Vancouver, between Seattle and Vancouver. That will be the only place where there could be large tanker activities. There will be no further development in this sense along the rest of the coast. When such a dramatic decision is made as a department, alternatives must be presented. Do you have any solutions other than protecting a province's entire coast from economic development? Have you considered anything else?

[English]

Mr. Hanson: So obviously, as noted, and just to reiterate the point that it does not stop all economic development. It would only apply to the types of oils in the schedule. That's why, for example, the LNG project in Kitimat could go forward; the TMX project can go forward because it's south of the moratorium. So there can still be economic activity associated with the shipment

[Français]

Le sénateur Boisvenu : On est devant une décision dramatique. Lorsqu'on choisit d'interdire le développement économique lié à l'industrie pétrolière à presque 90 ou 95 p. 100 de la côte, compte tenu de l'impact énorme que cela va avoir sur les collectivités, avez-vous pensé à une alternative par rapport à l'interdiction totale?

[Traduction]

M. Hanson : Je voudrais souligner deux ou trois choses à ce sujet. Il est d'abord important de se rappeler qu'il n'y a pas, au moment où l'on se parle, un nombre important de navires qui sillonnent la zone qui serait visée par le moratoire. Il n'y a sans doute actuellement qu'une poignée de ces navires...

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Le problème n'est pas la situation actuelle, mais la situation future. Aujourd'hui, je comprends que le problème peut vous paraître banal selon votre perspective. Je parle dans une perspective de développement. On veut protéger tout le littoral de cette province du développement économique lié à une ressource qui provient de l'intérieur du pays. L'impact réel sera celui-là.

[Traduction]

M. Hanson : Je veux insister sur le fait que ce n'est pas tout le littoral qui est touché. Si c'était le cas, il ne serait pas possible...

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'ai regardé la carte. Lorsque vous partez de l'Alaska et descendez jusqu'à la pointe nord de l'île de Vancouver, le seul endroit où des navires de pétrole pourront dorénavant naviguer est celui de l'installation de Trans Mountain, à Burnaby, et où les pétroliers sortiront par le détroit de Vancouver, donc entre Seattle et Vancouver. Ce sera le seul endroit où il pourrait y avoir des activités de pétroliers à gros tonnage. Sur le reste de la côte, il n'y aura plus de développement dans ce sens. Lorsqu'on prend une décision aussi dramatique comme ministère, il faut présenter des solutions de rechange. Avez-vous d'autres solutions que celle de protéger la côte complète d'une province du développement économique? Avez-vous envisagé autre chose?

[Traduction]

M. Hanson : Comme on l'a déjà indiqué, il est bien certain que tout le développement économique ne serait pas freiné. Seuls les types de pétrole prévus dans l'annexe seraient touchés. C'est ainsi par exemple que le projet de gaz naturel liquéfié de Kitimat pourrait aller de l'avant, tout comme celui de TransMountain parce qu'il est réalisé au sud de la zone visée par le moratoire. Il

of oils, depending on how heavy and the type of oil they are and how far south they are. Again, I do return to the point that this was an approach that was —

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I'm going to stop you there because that wasn't my question. Do you have an alternative to this decision compared to another? I understand that there may be other types of development. When such an important decision is made, are other solutions considered? It seems to me the answer is no.

[*English*]

Mr. Hanson: I think the answer would be that the government was clear on its commitment to take this approach during the campaign, as Minister Garneau stated, and it was put forward in the mandate letter that he received from the Prime Minister.

Senator MacDonald: I want to apologize to my colleagues. I had to attend the annual meeting of Canada-U.S. I am the co-chair. I had to be there for the meeting, so I had to be there for the meeting. That's why I was late this evening.

I do want to speak to the panel about this bill. It's interesting to see that the government has declared that particular part of the B.C. coast is the most diverse ecological marine community on the planet. In Canada, I would suggest the most diverse marine environment in the country is actually the Bay of Fundy. The Bay of Fundy has the highest, the lowest and the strongest tides in the world. It's also the home of the rarest whale in the worlds, the right whale, which birth in the Bay of Fundy and are there for four or five months a year. It's also the feeding ground for the northern humpback whale. They feed there about four months of the year. It's also rich with shellfish, scallops, lobster, salmon and herring. A lot of people live off of the Bay of Fundy.

If the Bay of Fundy is a working bay with an oil-handling facility and refinery, which has been managed properly for years, I'm just curious why a level of standard that seems to be applied to a small section of the northern coast of B.C., why is the same concern not applied to the people of Nova Scotia and the people of New Brunswick? What's the difference?

Mr. Hanson: Thank you for the question. Obviously the government is concerned about marine safety on all of Canada's coasts and that is reflected in the Oceans Protection Plan

y aurait encore une activité économique liée au transport d'hydrocarbures pour autant que les chargements ne soient pas trop lourds, que l'on s'en tienne aux types de pétrole autorisés et que l'on se déplace suffisamment vers le sud. Je tiens à souligner encore une fois que c'est une approche qui...

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je vais vous arrêter, puisque ce n'était pas ma question. Avez-vous une alternative à cette décision par rapport à une autre? Je comprends qu'il peut y avoir d'autres types de développement. Lorsqu'on prend une décision aussi importante, examine-t-on d'autres solutions? La réponse me semble être non.

[*Traduction*]

M. Hanson : Je dois vous rappeler que le gouvernement s'est engagé clairement à mettre en œuvre cette approche lors de la dernière campagne, comme l'indiquait le ministre Garneau, et que cette volonté était exprimée dans la lettre de mandat qu'il a reçu du premier ministre.

Le sénateur MacDonald : Je tiens à présenter mes excuses à mes collègues. J'ai dû assister à la rencontre annelle du Groupe interparlementaire Canada-États-Unis, dont je suis coprésident. Je n'ai pas pu faire autrement. C'est pourquoi je suis arrivé en retard ce soir.

Je suis heureux d'avoir l'occasion de discuter de ce projet de loi avec nos témoins. Je trouve intéressant que le gouvernement ait déclaré que cette portion du littoral de la Colombie-Britannique représente l'environnement marin le plus diversifié sur la planète. Je dirais que, au Canada même, celui de la baie de Fundy l'est encore davantage. Non seulement y trouve-t-on les marées les plus fortes, les plus hautes et les plus basses du monde, mais c'est aussi le lieu de résidence de l'une des baleines les plus rares de la planète, la baleine noire, qui y met bat et y séjourne quatre ou cinq mois par année. C'est aussi l'aire d'alimentation du rorqual à bosse du Nord qui y trouve de quoi se nourrir environ quatre mois par année. Le secteur regorge également de mollusques, de crustacés, de pétoncles, de homards, de saumon et de hareng. La baie de Fundy assure un moyen de subsistance à bien des gens.

Comme la baie de Fundy est un lieu grouillant d'activités qui abrite un terminal pétrolier et une raffinerie dont la gestion est impeccable depuis des années, je me demande pourquoi on ne se montre pas tout aussi préoccupé par le sort des gens de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick en appliquant là-bas des normes aussi rigoureuses que celles qui sont prévues pour cette petite portion du littoral nord de la Colombie-Britannique. Quelle est la différence?

M. Hanson : Merci de la question. Il va de soi que le gouvernement est préoccupé par le sort des milieux maritimes sur tous les littoraux du Canada comme en témoigne

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

Senator MacDonald: With respect, American shipping alone equals 37 million metric tonnes of oil through those same waters. Six million metric tonnes of Canadian shipping through those waters. Just because there is no Canadian shipping doesn't mean there is not shipping in the area anyway. We can say that it's remote, but Alaska is just north of it. There is an awful lot of oil coming out of Alaska. If a ship rolls over or lets go of its oil, it doesn't really matter where it happens, it's going to go through the water. I just don't find that argument very convincing.

Mr. Hanson: In the context of Alaska I think it is important to note the tanker exclusion zone, which has been in place now for over 30 years, in which laden tankers that are departing from Alaska and headed for U.S. ports are actually required to transit outside west of the actual tanker exclusion zone. That was calculated with relation to the extent to which a disabled vessel would drift and the response time associated with that. While you are quite right that there are laden tankers travelling from Alaska, they are not travelling in the area that this moratorium would cover.

Senator MacDonald: Multiple tanker pressure, at least on the West Coast, is in the Greater Vancouver Area in the Lower Mainland. There is not a lot of tanker pressure there. Marine experts when it comes to shipping would say the area of B.C. by far that's best suited for the export of petroleum is actually the Prince Rupert/Port Simpson area. That's what the people who manage and the pilots tell us. Why is their advice being ignored?

Mr. Hanson: I suppose I will restate the points that factored into the government's decision in terms of the nature of that area. The ecosystem itself, the lesser knowledge of the potential impact of spills and the response capacity differences have led the government to take the decision to put the moratorium in place.

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

Le sénateur MacDonald : Ceci dit très respectueusement, les Américains transportent à eux seuls 37 millions de tonnes métriques de pétrole en passant par ces mêmes eaux. Pour les navires canadiens, on parle de 6 millions de tonnes métriques. Le simple fait d'interdire le passage de navires canadiens ne signifiera pas qu'il n'y a plus de transport maritime dans ce secteur. Vous dites que c'est une région éloignée, mais l'Alaska se situe juste au nord. Il y a d'énormes quantités de pétrole qui sont transportées à partir de l'Alaska. Lorsqu'un navire chavire ou laisse échapper son pétrole, l'endroit exact où cela se produit n'est pas vraiment important, car le pétrole va se répandre dans l'eau de toute manière. Je ne trouve pas cet argument très convaincant.

M. Hanson : Dans le cas de l'Alaska, il faut noter que les pétroliers chargés qui partent de cet État à destination de ports américains doivent naviguer à l'ouest de la zone d'exclusion en place depuis plus de 30 ans déjà. Cette zone a été établie en fonction de l'amplitude de l'éventuelle dérive d'un navire en difficulté et du temps d'intervention requis en pareil cas. Vous avez donc raison de dire que des navires chargés transitent en provenance de l'Alaska, mais ils ne passent pas par la zone visée par ce moratoire.

Le sénateur MacDonald : Le trafic de pétroliers touche principalement, du moins sur la côte Ouest, la région métropolitaine de Vancouver et la vallée du bas Fraser. Il n'y a pas beaucoup de pétroliers qui circulent dans la zone en question. Des experts maritimes vous diront que le secteur de la Colombie-Britannique qui convient le mieux pour le transport du pétrole est en fait celui de Prince Rupert/Port Simpson. C'est ce que nous disent les gens qui gèrent le trafic et les pilotes eux-mêmes. Pourquoi leur avis n'est-il pas pris en compte?

M. Hanson : Je crois que je dois vous rappeler les facteurs liés à la nature de cette zone qui ont motivé la décision du gouvernement. La nature de l'écosystème lui-même, notre connaissance moindre des impacts possibles d'un déversement et les variations quant à la capacité d'intervention ont incité le gouvernement à mettre ce moratoire en place.

The Chair: Before I go on to some of the non-members of the committee, I wanted to ask a couple of questions. Just to follow up on Senator Boisvenu's questions. He asked for options. Were there any economic studies done on what would happen if that ban was imposed on the West Coast and how it would affect the provinces of Alberta and Saskatchewan as far as moving their product? Were there economic studies done on that?

Mr. Hanson: I am not aware of studies of that nature. The government premised its decision here that there were risks associated with a spill in this area and the factors I mentioned led them to make this commitment and make it one of their early mandate commitments. To note again, and worth always recalling, that it doesn't preclude other types of large energy projects including the TMX pipeline as well as the large scale LNG project that is being put in place.

The Chair: Gateway was approved previous to the court's intrusion. What plans did Gateway have to prevent spills? Maybe you could describe what they were planning to do to prevent oil spills on the West Coast.

Mr. Hanson: I won't pretend expertise on the actual remediation plans of Northern Gateway. When the assessment was done I believe there were about 209 conditions placed on the project as a result of the environmental assessment.

The Chair: My understanding is they were all complied with.

Mr. Hanson: I have to say I'm not an expert on what happened with Northern Gateway in its final stages. As you are aware, ultimately a decision was taken by the government not to proceed on approval of Northern Gateway and to put the moratorium in place.

The Chair: Have there been any tanker accidents off the west coast of British Columbia by all the traffic that's going by there right now?

Mr. Hanson: In terms of recent tanker spills?

The Chair: Yes.

Mr. Hanson: Emilie, can I turn to you on that.

Ms. Gelinas: Yes. I believe the *Nathan E. Stuart* was a barge but we would have to confirm that.

The Chair: It was a barge.

Le président : Avant de céder la parole aux sénateurs qui ne sont pas membres du comité, j'aimerais moi-même poser une ou deux questions. Elles vont un peu dans le même sens que celles du sénateur Boisvenu. Il s'interrogeait au sujet des autres options. Est-ce que des études économiques ont été réalisées pour évaluer les répercussions d'une éventuelle interdiction sur la côte Ouest, notamment pour le transport des produits des provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan?

M. Hanson : Il n'y a pas eu d'étude de cette nature à ma connaissance. Le gouvernement a fondé sa décision sur les risques associés à un éventuel déversement dans cette zone et les facteurs que je viens de mentionner l'ont incité à prendre cet engagement, et ce, dès le début de son mandat. Je souligne encore une fois, car il vaut la peine de le répéter, que cela n'empêche pas d'aller de l'avant avec d'autres types de projets énergétiques de grande envergure, comme le pipeline Trans Mountain et l'important projet de gaz naturel liquéfié.

Le président : Le projet Northern Gateway avait été approuvé avant l'intervention des tribunaux. Quels étaient les plans établis pour la prévention des déversements dans le cadre de ce projet? Peut-être pourriez-vous nous dire ce que l'on prévoyait faire pour prévenir les déversements d'hydrocarbures sur la côte Ouest.

M. Hanson : Je ne vais pas prétendre avoir l'expertise requise pour vous parler des plans de remise en état établis pour Northern Gateway. Je crois que 209 conditions environ ont été imposées pour ce projet à la suite de l'évaluation environnementale.

Le président : Si j'ai bien compris, toutes ces conditions ont été respectées.

M. Hanson : Je dois vous dire que je n'ai pas tous les détails de ce qui a pu se produire aux dernières étapes du projet Northern Gateway. Comme vous le savez, le gouvernement a finalement décidé de ne pas approuver ce projet, mais de plutôt mettre en place le moratoire.

Le président : Y a-t-il eu des accidents touchant des pétroliers parmi tous ceux qui circulent le long du littoral de la Colombie-Britannique?

M. Hanson : Vous parlez de déversements récents?

Le président : Oui.

M. Hanson : Emilie, puis-je vous demander de répondre à cette question?

Mme Gelinas : Oui. Je crois que le *Nathan E. Stuart* était une barge, mais il faudrait le confirmer.

Le président : C'était une barge.

Ms. Gelinas: It was a barge. To the best of my knowledge recently there was the MV *Marathassa* in English Bay in Vancouver in April 2015. It was a bunker C oil spill. The amount spilled was about 2,700 litres.

The Chair: And it was not a tanker?

Ms. Gelinas: It was a bulk grain carrier.

Senator Jaffer: I want to clear up something first. There were many incursions that were happening in the moratorium zone and there was no monitoring. Is there monitoring? Are there incursions of tankers happening, of tankers going through the moratorium zone?

Mr. Hanson: Yes, there was monitoring done in 2016. It was found that there were three incursions. However, those incursions into the zone were not laden tankers coming from Alaska to the U.S. West Coast. They were, in fact, empty tankers on their way back to Alaska. Compliance with the tanker exclusion zone is very high.

Senator Jaffer: I listened to my colleagues and they speak very eloquently about their regions and how beautiful they are. I have visited those regions. It's absolutely true, those regions are very beautiful and they should also be protected. For me it's not about protecting one region or another region, it is to protect all regions. Because it's all Canada. At the moment we are looking at the British Columbian coast. I want to ask about the history. Why did the U.S. and Canada come together in 1985 to protect this region? What is the history of that?

Mr. Hanson: I'm not really aware of any specific triggering event that led to this. These were large vessels, carrying large cargo, and it was possible for them to avoid the coastline by going out a few nautical miles, and that was the attempt. If there was a triggering event or some specific thing, I'm not aware of that.

Senator Jaffer: There was an agreement made to have the moratorium and this was in 1985. This bill is making this legal rather than just a moratorium; is that correct, what exists already?

Mr. Hanson: There is this distinction between geographically and operationally between the voluntary exclusion zone and the moratorium. The exclusion zone is basically designed to require laden tankers travelling from Alaska, making a contiguous journey into ports in the United States, to remain outside this exclusion zone, whereas the moratorium is about a different geographical scope going from the Canada-U.S. border along the coastline to align with the tip of Vancouver Island that precludes vessels actually stopping or loading or unloading in that area.

Mme Gelinas : C'était une barge. À ma connaissance, récemment, il y a eu le MV *Marathassa* dans la baie English à Vancouver, en avril 2015. On parle d'un déversement d'environ 2 700 litres de combustible de soute C.

Le président : Et ce n'était pas un navire-citerne?

Mme Gelinas : Il s'agissait d'un navire céréalier.

La sénatrice Jaffer : Je veux d'abord tirer quelque chose au clair. Il y a eu de nombreuses incursions dans la zone visée par le moratoire et aucune surveillance n'était exercée. Mène-t-on des activités de surveillance? Est-ce que des navires-citernes entrent dans la zone visée par le moratoire?

M. Hanson : Oui, une surveillance a été effectuée en 2016. On a constaté qu'il y avait eu trois incursions dans la zone. Toutefois, il ne s'agissait pas de navires-citernes chargés se dirigeant vers la côte Ouest des États-Unis en provenance de l'Alaska. Il s'agissait, en fait, de navires-citernes vides qui retournaient en Alaska. La zone d'exclusion des pétroliers est très respectée.

La sénatrice Jaffer : J'ai écouté mes collègues et ils parlent de leurs régions avec beaucoup d'éloquence et vantent leur beauté. J'ai visité lesdites régions, et c'est tout à fait vrai. Elles sont magnifiques et il faut les protéger. À mon sens, il ne s'agit pas de protéger une région plutôt qu'une autre, mais bien de protéger chaque région, car chacune fait partie du Canada. À l'heure actuelle, nous nous penchons sur la côte de la Colombie-Britannique. Je veux vous poser une question sur les faits d'histoire. Pourquoi les États-Unis et le Canada ont-ils uni leurs efforts pour protéger la région en 1985? Que s'est-il passé?

M. Hanson : Je ne suis pas vraiment au courant d'un événement déclencheur qui aurait entraîné cela. Il s'agissait de gros navires transportant des chargements lourds, et il leur était possible d'éviter de naviguer sur le littoral en s'en éloignant de quelques milles marins. Voilà quel était l'objectif. J'ignore s'il y a eu un événement déclencheur ou s'il s'est passé quelque chose de précis.

La sénatrice Jaffer : Une entente a été conclue sur l'imposition du moratoire, et c'était en 1985. Le projet de loi en fera une loi plutôt qu'un moratoire, qui existe déjà, est-ce exact?

M. Hanson : Il y a une distinction sur les plans géographique et opérationnel entre la zone d'exclusion volontaire et le moratoire. Essentiellement, la zone d'exclusion est conçue pour obliger les navires-citernes chargés qui partent de l'Alaska et qui se dirigent vers les ports américains à demeurer à l'extérieur de la zone d'exclusion. Pour ce qui est du moratoire, il concerne une zone géographique différente qui s'étend de la frontière canado-américaine et qui suit le littoral jusqu'à la partie qui est adjacente à la pointe de l'île de Vancouver, et il interdit aux

Senator D. Black: Thank you for giving me the opportunity to question.

Sir, you are clearly a man of reason and logic. I try most days to be a man of reason and logic and I'm going to try that. I have had the opportunity to hear your very reasoned presentation, but I want to understand that today there is only one proposed moratorium against oil movement in Canada; is that correct?

Mr. Hanson: That is correct.

Senator D. Black: Thank you. Would I understand as well that there would be no other moratorium against the movement of oil in the world?

Mr. Hanson: To the best of our knowledge there is not an equivalent measure to this.

Senator D. Black: That would be my understanding as well. I understand as well and you have indicated pretty clearly that the moratorium zone runs from the southern tip of Alaska to the northern tip of Vancouver Island. We can certainly agree that there is absolutely no difference between the topography, the marine environment, et cetera, between northern British Columbia and southern Alaska. There is no difference simply because of the parallel. Would you agree with that?

Mr. Hanson: I am not an expert but that would seem to be logical on its face, yes.

Senator D. Black: Again, we are talking logic here. There is no difference. And you, of course, would agree that there are four tankers a week leaving Valdez, which is just north of your proposed moratorium area; would you agree with that?

Mr. Hanson: There are regularly laden tankers leaving from Valdez, Alaska, yes.

Senator D. Black: You wouldn't disagree if I suggested it was four a week?

Mr. Hanson: I would not disagree. I'm not certain that's the number but I have no reason to question that number.

Senator D. Black: And also on logic, we have had mention of the gateway project which was approved. And as you correctly pointed out, or someone pointed out, there were a number of conditions. I think it was 217 were implied and the company was working through the process and made public declarations that they could meet those conditions. Would you agree with me that

navires de s'arrêter et d'effectuer des chargements ou des déchargements dans cette zone.

Le sénateur D. Black : Je vous remercie de me donner l'occasion de poser des questions.

Monsieur, de toute évidence, vous êtes un homme de raison et de logique. J'essaie, la plupart du temps, d'être un homme de raison et de logique et je vais essayer. J'ai pu écouter votre exposé bien raisonné, mais je crois comprendre qu'aujourd'hui, il n'y a qu'un seul moratoire interdisant le transport de pétrole au Canada qui est proposé, n'est-ce pas?

M. Hanson : C'est exact.

Le sénateur D. Black : Merci. Si je comprends bien également, aucun autre moratoire sur le transport de pétrole n'est imposé dans le monde, n'est-ce pas?

M. Hanson : À ce que nous sachions, il n'existe aucune mesure équivalente à celle-ci.

Le sénateur D. Black : C'est ce que je crois comprendre également. Je comprends aussi, et vous l'avez indiqué assez clairement, que la zone visée par le moratoire s'étend de l'extrémité sud de l'Alaska jusqu'à l'extrémité nord de l'île de Vancouver. Nous pouvons certainement convenir qu'il n'y a absolument aucune différence sur le plan de la topographie et du milieu marin entre le Nord de la Colombie-Britannique et le Sud de l'Alaska. Il n'y a pas de différence simplement en raison du parallèle, n'est-ce pas?

M. Hanson : Je ne suis pas un spécialiste, mais cela me semble logique, oui.

Le sénateur D. Black : Encore une fois, nous parlons de logique ici. Il n'y a pas de différence. Et, bien entendu, vous convenez que quatre pétroliers par semaine partent de Valdez, qui se trouve juste au nord de la zone du moratoire proposé, n'est-ce pas?

M. Hanson : Des pétroliers chargés partent régulièrement de Valdez, en Alaska, en effet.

Le sénateur D. Black : Vous ne me contrediriez pas si je disais qu'on parle de quatre pétroliers chargés par semaine, n'est-ce pas?

M. Hanson : Je ne vous contredirais pas. Je ne sais pas si cela correspond au nombre exact, mais je n'ai aucune raison de le mettre en doute.

Le sénateur D. Black : Et en ce qui concerne également la logique, on a mentionné le projet Northern Gateway, qui a été approuvé. Comme vous l'avez signalé à juste titre, ou c'était peut-être quelqu'un d'autre, un certain nombre de conditions avaient été imposées. Je pense qu'il y en avait 217, et l'entreprise suivait le processus et a déclaré publiquement qu'elle

the reason the gateway did not proceed was because of the proposed moratorium?

Mr. Hanson: I won't speculate on that other than to say that the government did, during the actual campaign, make the commitment on the moratorium. Beyond that and it's relation to northern gateway, I would leave it at that.

Senator D. Black: I understand, sir.

We have gone through the factual matters, and thank you for being so helpful. I understand then that your position clearly is that the moratorium only exists because of a political promise made.

Mr. Hanson: No, I have made a number of statements about the rationale behind the moratorium and what creates the government's view that a moratorium should be put in place and have said concurrently that it was a commitment in their platform.

Senator D. Black: But I have heard no reason other than the political reason. We have just gone through them all immediately, sir, and you have agreed with me that there is no factual basis. If there is, please tell us what the factual basis is. If not, it has to be political.

Mr. Hanson: I would say that the fact that another country has made a determination that vessels will leave its port for the purposes of shipping oil, the fact that that is happening in another jurisdiction is not on its face a demonstration that there may not be a legitimate reason to have a moratorium and another country might make a different decision.

Senator Busson: Thank you very much to all of you for coming this evening and supplying such good information. I may be stating the obvious, and pardon me if I'm asking a question that's already been answered. Given that Prince Rupert is the third-largest port in Canada and given that it is the closest port geographically to Asia, and also given the way our world is unfolding in the recent past, pipelines probably aren't going to happen for a while in this country. It concerns me that the moratorium now is not only a bar to pipelines but it's a bar to the rail-to-tidewater solution that is the second solution for getting our oil to market and that this moratorium would exclude that as well as the pipeline solution.

I believe I'm not overstating the fact that this is a new problem that we have had with pipelines since the conception of this voluntary exclusion zone. I'm wondering whether there has ever been a discussion, and maybe even recently since the rest of the world has unfolded around pipelines, that this is causing extra pressure on the rail lines to the southern ports and that with perhaps the allowance of a corridor to allow Prince Rupert to take some of the pressure off the southern ports. We have heard

pouvait respecter les conditions. Convenez-vous que, si le projet ne s'est pas réalisé, c'est en raison du moratoire proposé?

M. Hanson : À cet égard, je me contenterai de dire que, pendant la campagne, le gouvernement s'était engagé à imposer le moratoire. Au-delà de cela, et concernant le lien avec le projet Northern Gateway, j'en resterai là.

Le sénateur D. Black : Je comprends, monsieur.

Nous avons parlé des questions factuelles, et je vous remercie de vos réponses si utiles. Je crois comprendre alors que, selon vous, le moratoire n'existe que parce qu'une promesse politique a été faite.

M. Hanson : Non, j'ai fait un certain nombre de déclarations sur les raisons justifiant l'imposition du moratoire et sur ce qui fait en sorte que le gouvernement est d'avis qu'un moratoire devrait être mis en place, et j'ai dit en même temps qu'il s'était engagé à le faire dans sa plateforme.

Le sénateur D. Black : Or, je n'ai entendu parler d'aucune autre raison que la raison politique. Nous venons d'en parler, monsieur, et vous avez convenu qu'il n'y a pas de fondement factuel. S'il y en a un, j'aimerais que vous nous disiez de quoi il s'agit. Autrement, il faut que ce soit des raisons politiques.

M. Hanson : Je dirais que le fait qu'un autre pays a décidé que des navires quitteraient son port dans le but de transporter du pétrole, le fait que cela se produise dans un autre pays n'est pas à première vue une preuve qu'il n'y a peut-être pas de raison légitime de mettre en place un moratoire et un autre pays pourrait prendre une décision différente.

La sénatrice Busson : Je vous remercie tous d'être venus ce soir et de nous fournir d'aussi bons renseignements. C'est peut-être une évidence, et pardonnez-moi si je pose une question à laquelle vous avez déjà répondu. Étant donné que le port de Prince Rupert est le troisième plus grand port au Canada et que c'est celui qui se trouve le plus près de l'Asie, et compte tenu de ce qui se passe dans notre monde depuis quelque temps, il n'y aura probablement pas d'autres pipelines pendant un certain temps dans ce pays. Je suis préoccupée par le fait que le moratoire constitue un obstacle non seulement pour les pipelines, mais également pour la solution du transport par voie ferrée jusqu'aux ports maritimes — qui est la deuxième solution pour acheminer notre pétrole jusqu'aux marchés —, et que le moratoire exclurait cela, de même que le pipeline.

Je crois ne pas exagérer en disant que c'est un problème qui s'ajoute concernant les pipelines depuis que la zone d'exclusion volontaire a été créée. Je me demande si l'on a discuté, et peut-être même récemment, étant donné ce qui se passe dans le reste du monde concernant les pipelines, du fait que cela impose des pressions supplémentaires sur les chemins de fer vers les ports du sud et peut-être d'un corridor pour permettre à Prince Rupert d'alléger la pression qui s'exerce sur les ports du sud. Nous

recently in the news that Alberta is buying more oil tankers and they are already causing so much pressure because they are competing with grain tankers and grain transport vehicles to get their products to tidewater.

I'm wondering if there has been any discussion around a corridor or some way that Prince Rupert is not excluded from the possibility of solving our oil-to-tidewater problems.

Mr. Hanson: Thanks for your question. Prince Rupert obviously continues to be an extraordinarily important and strategic port. There is a CN rail line that goes to Prince Rupert. And while oil would not necessarily be able to be shipped from Prince Rupert, obviously oil can continue to be shipped from the southern port of Vancouver, and while it's in the context of the grand circle which would be the shorter point, there is still the capacity to move from Vancouver.

Your question on Alberta and the acquisition of additional rail capacity is a really timely one. Yesterday the Government of Alberta did announce its intention to essentially contract for two additional unit trains so that by July of next year their intention is to put an additional 120,000 barrels of oil per day on rail. That is not really going to put pressure on the Western ports because my understanding at least is that it will ultimately be moving east and down into the southern United States and refineries to address the refinery capacity there.

When we talked about potential pressure on other commodities like grain, it wasn't so much a concern about creating additional crowding at western ports. It was more about the issue of existing infrastructure and track, trains and locomotives, and that's why my understanding is, in working with the railways, it is structured so that it won't limit CN and CP's capacity to bring grain from prairie elevators to western ports.

Senator Busson: I appreciate your answer, and thank you very much. But I'm wondering, in the future, if we continue to have issues with building pipelines, if this moratorium would forever exclude Prince Rupert as a solution to our problem.

Mr. Hanson: So long as what we're talking about here is the export of crude oil from Prince Rupert, so long as the science still indicates that, for reasons of persistence and capacity to clean up, the moratorium would preclude those shipments.

Senator Galvez: Just to follow on the question of my colleague Senator Busson, my understanding is that there is capacity in the Port of Vancouver for oil exports, but this capacity is not being used.

avons entendu récemment aux nouvelles que l'Alberta achète plus de citernes et qu'ils exercent déjà beaucoup de pression parce qu'ils rivalisent avec les véhicules de transport de céréales pour acheminer leurs produits jusqu'aux côtes.

Je me demande si on a discuté de l'idée d'établir un corridor ou d'un moyen de ne pas exclure Prince Rupert concernant la possibilité de résoudre nos problèmes de l'acheminement du pétrole jusqu'aux côtes.

M. Hanson : Je vous remercie de la question. Le port de Prince Rupert demeure extrêmement important et stratégique. Une ligne ferroviaire du CN se rend à Prince Rupert. Et bien qu'on ne pourrait pas nécessairement expédier le pétrole à partir de Prince Rupert, évidemment, on peut continuer de l'expédier à partir du port de Vancouver, au sud, et bien que c'est dans le contexte du grand cercle qui serait le point plus court, on peut encore expédier à partir de Vancouver.

Votre question sur l'Alberta et l'acquisition d'une capacité ferroviaire additionnelle tombe vraiment bien. Hier, le gouvernement albertain a annoncé son intention de signer des contrats pour deux trains-blocs supplémentaires de sorte que d'ici juillet de l'an prochain, elle puisse expédier 120 000 barils de brut supplémentaires par jour par rail. Cela ne mettra pas vraiment de pressions sur les ports de l'Ouest, car je crois comprendre, du moins, qu'au bout du compte, on en acheminera vers l'est et le sud des États-Unis et vers les raffineries pour les capacités de raffinage là-bas.

Lorsque nous avons parlé des pressions possibles sur d'autres marchandises, comme les céréales, ce n'était pas tant qu'on craignait de créer un engorgement supplémentaire dans les ports de l'Ouest. C'était davantage lié à l'infrastructure et aux voies ferrées actuelles, aux trains et aux locomotives, et c'est pourquoi je crois comprendre qu'en collaborant avec les chemins de fer, c'est structuré de sorte qu'on ne limitera pas la capacité du CN et du CP d'acheminer les céréales jusqu'aux ports de l'Ouest à partir des silos des Prairies.

La sénatrice Busson : Je comprends votre réponse, et je vous remercie beaucoup. Toutefois, ce que je me demande, c'est si, à l'avenir, nous continuons d'avoir des problèmes en ce qui a trait à la construction de pipelines, le moratoire exclurait pour toujours Prince Rupert comme solution à notre problème.

M. Hanson : Dans la mesure où ce dont nous parlons ici, c'est l'exportation de pétrole brut à partir de Prince Rupert, tant que les données scientifiques indiquent cela, pour des raisons liées à la persistance et à la capacité de nettoyage, le moratoire interdira ces expéditions.

La sénatrice Galvez : Je voudrais continuer dans la même veine que ma collègue, la sénatrice Busson. Je crois comprendre que le port de Vancouver a des capacités pour les exportations de pétrole, mais qu'elles ne sont pas utilisées.

Also, it's my understanding that the new train capacity for oil that Premier Notley is counting on won't disturb CN because it's not a matter of volume, but it's a matter of long haul and short haul. It's a matter of destination. I just had a talk with somebody from CN that was explaining that. Can you validate this information, or comment?

Mr. Hanson: Yes, there is tanker traffic out of the Port of Vancouver. On the rail, again, my understanding of it is that what has essentially happened is the Province of Alberta has signed these contracts and leased the capacity to be able to increase crude exports into the United States, into the refining capacity.

Senator Simons: I have a couple of follow-up questions. Somebody has suggested to me that it might still be possible to tank oil from that area if you put it in smaller vessels and transported it to a tanker that was waiting outside of the moratorium area, which struck me as a potentially more hazardous undertaking than filling a whole tanker in a port. But I don't know. Is that something that has been considered as a potential workaround?

Mr. Hanson: That is a good question, and the bill is drafted in such a way that it would formally preclude a circumvention of the moratorium in that fashion.

Senator Simons: So even a smaller vessel would not be allowed if it was designed to do an end run around the moratorium?

Mr. Hanson: Yes. I look to Joe, but that is my understanding of the structure of the bill. It basically precludes people from, as you say, doing an end run. Is that fair to say, Joe?

Mr. Melaschenko: Yes, the bill has circumvention provisions in it.

Senator Simons: What about a smaller tanker?

Mr. Hanson: Any tanker that has a capacity in its hold to carry more than 12,500 metric tonnes would be required to file a report in advance noting that it plans to stop or unload or load at any of these ports, and if, of course, they had more than the threshold, they would not be permitted to do that.

Senator Simons: And if they filled their tank up not quite to the brim?

Mr. Hanson: There are two things at play. One is the capacity of your vessel. How much could it hold if it were full? If you had a vessel that was, let's say, capable of 15,000 metric tonnes, you would have to file a report saying you were coming in. But as long as you're below, as long as you're carrying below

De plus, à ma connaissance, la nouvelle capacité ferroviaire pour le transport de pétrole sur laquelle compte la première ministre Notley ne nuira pas au CN parce que ce n'est pas une question de volume, mais bien de distance. C'est une question de destination. J'ai discuté avec un représentant du CN qui expliquait cela. Pouvez-vous confirmer cette information et faire des observations?

M. Hanson : Oui, des pétroliers partent du port de Vancouver. Pour ce qui est du transport ferroviaire, encore une fois, je crois comprendre que ce qui s'est passé essentiellement, c'est que l'Alberta a signé ces contrats et loué la capacité pour pouvoir accroître les exportations de brut vers les États-Unis, vers les installations de raffinage.

La sénatrice Simons : J'ai deux ou trois questions complémentaires. Quelqu'un m'a dit qu'il pourrait être encore possible de faire le plein de pétrole à partir de cette zone si l'on utilise de plus petits navires pour le faire et qu'on le transportait jusqu'à un pétrolier se trouvant à l'extérieur de la zone visée par le moratoire, ce qui me semble plus dangereux que de remplir tout un pétrolier dans un port. Or, je ne sais pas. A-t-on considéré cela comme une solution de rechange possible?

M. Hanson : C'est une bonne question, et le projet de loi est rédigé de manière à empêcher les gens de contourner le moratoire de cette façon.

La sénatrice Simons : Donc, même un petit navire ne serait pas autorisé s'il était destiné à contourner le moratoire?

M. Hanson : Oui. Je regarde Joe, mais c'est de cette façon que je comprends le projet de loi. En gros, il interdit aux gens de contourner le moratoire, comme vous le dites. Est-ce exact, Joe?

M. Melaschenko : Oui, le projet de loi contient des dispositions anti-contournement.

La sénatrice Simons : Qu'en est-il des petits pétroliers?

M. Hanson : Tout pétrolier pouvant transporter une quantité supérieure à 12 500 tonnes métriques serait tenu de produire un rapport à l'avance pour signaler qu'il prévoit s'arrêter ou effectuer un chargement ou un déchargement dans l'un de ces ports. Bien entendu, s'il dépassait le seuil prévu, il ne serait pas autorisé à le faire.

La sénatrice Simons : Et si les pétroliers ne remplissaient pas leurs cales tout à fait à ras bord?

M. Hanson : Deux choses entrent en jeu. Il y a tout d'abord la capacité du navire. Combien de tonnes peut-il contenir s'il est plein? Pour un navire qui a une capacité de 15 000 tonnes métriques, par exemple, il faudrait produire un rapport indiquant son arrivée. Or, tant que le chargement est inférieur au seuil,

the 12,500, you would be allowed to stop at the ports and marine installations to do your loading and unloading.

Senator Simons: I have one more small question. I began my academic career as a student of English. To me, the word “moratorium” implies in its common definition a short-term situation or a temporary measure. Yet when I read the bill, it doesn’t seem to define “moratorium” in a way that is in conventional English. So what are we to understand by this moratorium? Is it a temporary measure or is it a permanent measure called a moratorium?

Mr. Hanson: I think the answer is, as a law, it’s not a temporary provision that’s going to expire in five years or something like that.

Senator Simons: I think you would agree with me that’s the conventional definition of a moratorium.

Mr. Hanson: And I think the thing I would mainly note is, at least from a legal perspective, the use of the term does not really impact the character of the law. I probably, much to the chagrin of people who work for me, I love to debate points of grammar and under normal circumstances I’d take you up on that, but under this, it materially doesn’t change with law.

The Chair: A moratorium can be lifted but a ban would have to be reversed. There is a difference.

Senator Simons: Maybe Mr. Melaschenko can speak to that.

Mr. Melaschenko: I’m also not the best person to comment on the fine points of English there, but suffice it to say that the prohibitions and the substantive provisions are what they are and they’re not time limited.

Senator Simons: Then it’s not a moratorium.

Senator Neufeld: The word “moratorium” actually evolved over time. It was more of an agreement to start with. It was not a moratorium, but over time people started using the term and it became “moratorium.” But that’s, at least coming from British Columbia, what I’ve always understood.

Sir, you talked about the North Coast not being studied a lot. There wasn’t a lot of information about the North Coast, yet Northern Gateway was approved and that oil would have gone through the Douglas Channel and through the moratorium area. So a government approved that. It went through all the things that have to happen in the environmental assessment.

qu’on transporte moins de 12 500 tonnes métriques de produits, on serait autorisé à s’arrêter dans les ports et les installations maritimes pour effectuer des chargements ou des déchargements.

La sénatrice Simons : J’ai une autre petite question. J’ai commencé ma carrière universitaire en littérature. À mon sens, le mot « moratoire », dans la définition qu’on en donne couramment, suppose une situation à court terme ou une mesure temporaire. Pourtant, dans le projet de loi, on ne semble pas définir « moratoire » d’une façon qui correspond à la langue courante. Que faut-il donc comprendre de ce moratoire? S’agit-il d’une mesure temporaire ou d’une mesure permanente qu’on appelle un moratoire?

M. Hanson : Je pense que, puisqu’on parle d’une loi, il ne s’agit pas d’une disposition temporaire qui viendrait à expiration dans cinq ans, ou quelque chose du genre.

La sénatrice Simons : Je pense que vous conviendrez que c’est là la définition traditionnelle du terme « moratoire ».

M. Hanson : Ce que je dirais surtout, c’est que, du moins d’un point de vue juridique, l’utilisation du terme n’a pas vraiment de répercussions sur le caractère de la loi. Probablement au grand dam des gens qui travaillent pour moi, j’adore débattre sur des notions de grammaire et normalement, je vous prendrais au mot, mais, dans ce cadre, cela ne change pas la loi.

Le président : Un moratoire peut être levé, mais une interdiction doit être annulée. Il y a une différence.

La sénatrice Simons : Peut-être que M. Melaschenko peut commenter.

M. Melaschenko : Je ne suis pas non plus la personne la mieux placée pour me prononcer sur les subtilités de la langue, mais je dirai simplement que les interdictions et les dispositions de fond sont ce qu’elles sont et qu’elles ne s’appliquent pas que pour un certain temps seulement.

La sénatrice Simons : Il ne s’agit donc pas d’un moratoire.

Le sénateur Neufeld : Le terme « moratoire » a évolué au fil du temps. C’était plutôt une sorte d’accord au départ. Il ne s’agissait pas d’un moratoire, mais au fil du temps, les gens ont commencé à utiliser ce terme et il est passé à l’usage. C’est ce que j’ai toujours compris de la situation en Colombie-Britannique.

Monsieur, vous avez dit que la côte nord n’avait pas beaucoup été étudiée. Nous n’avons pas beaucoup de renseignements à son sujet. Or, le projet Northern Gateway a été approuvé et le pétrole aurait passé par le chenal Douglas et par la zone visée par le moratoire. Le gouvernement a approuvé le projet. Il est passé par tout le processus d’évaluation environnementale.

And out of the 200-and-some things that the company was supposed to accomplish, or 217, whatever it was, was there any part of that you know of — any one of those 217 things they had to do — that have to do with trying to get more information on the North Coast? Or was it more about where they were docking, rivers they were crossing, where they were going down the Douglas Channel and how they were going to manage to get down the Douglas Channel, which they could and they approved?

I don't recall there being anything that said we have to study more out in the ocean. We have to go out there and have a look before we allow this to go. I could be wrong. Do you know?

Mr. Hanson: I honestly don't have a complete sense of what all the various conditions that were placed on Northern Gateway at the time. I apologize, senator.

Senator Neufeld: So you're not aware, then, of anything that had to be done along the North Coast to actually have laden oil tankers come through the Douglas Channel and into the same area?

Mr. Hanson: I'm not aware of what the conditions were in the area.

Senator Jaffer: I have one question. Do you know how many different First Nations communities are there along the northern coast of B.C. whose traditional lands would be covered by this moratorium in Bill C-48? What types of consultations have been undertaken now? Senator Dasko asked that question as well, but I want to know specifically about those communities.

Mr. Hanson: There were consultations with all of the communities along that coast, both the northern and the central coast. The exact number, I don't have off the top of my head. We can provide that.

Senator Jaffer: My understanding is that there was the Nisga'a, and I can't pronounce that name — Lax Kw'alaams.

Mr. Hanson: The Lax Kw'alaams, yes, as indicated in my opening remarks, they both expressed opposition. But the vast majority of communities and the north coast communities, the Heiltsuk, the Metlakatla, the Gitga'at, Gitxaala and several others have expressed support for the moratorium.

Senator D. Black: I want to continue compiling my list, because I'm trying to understand the logic of what we're trying to do here. Now, under the excellent question that Senator Busson asked, does it not concern the federal Department of Transportation that this ban forces more oil onto railcars, which is without any sense of disagreement a less safe way to transport oil? Does that not concern you that in some way that's a violation of your responsibilities?

L'entreprise devait respecter quelque 200 conditions... C'était 217 je crois, mais peu importe... Savez-vous si elle devait recueillir des renseignements sur la côte nord? Ou devait-elle plutôt déterminer où elle allait amarrer, quels cours d'eau elle allait traverser, où elle passerait sur le chenal Douglas et comment elle allait le traverser, ce qui a été approuvé?

Je ne me souviens pas avoir entendu dire qu'il fallait réaliser plus d'études dans l'océan. Il faut le faire avant d'accepter de tels projets. Je me trompe peut-être. Le savez-vous?

M. Hanson : Je ne sais pas exactement quelles étaient les diverses conditions associées au projet Northern Gateway, je suis désolé, monsieur le sénateur.

Le sénateur Neufeld : Donc, vous ne savez pas ce qui a dû être fait le long de la côte nord pour que des pétroliers chargés puissent passer par le chenal Douglas et dans cette zone?

M. Hanson : Je ne sais pas quelles étaient les conditions à respecter dans cette zone.

La sénatrice Jaffer : J'aimerais vous poser une question : savez-vous combien de collectivités des Premières Nations se trouvent le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, dont les terres seraient visées par ce moratoire du projet de loi C-48? Quels types de consultations ont été réalisées? La sénatrice Dasko a posé la question également, mais j'aimerais que vous nous parliez de ces collectivités en particulier.

M. Hanson : Nous avons consulté toutes les collectivités situées sur la côte nord et la côte centrale. Je ne connais pas le chiffre par cœur. Nous pourrions vous le transmettre.

La sénatrice Jaffer : Selon ce que je comprends, on a consulté la nation nisga'a et — j'ai du mal à prononcer leur nom — les Lax Kw'alaams.

M. Hanson : Les Lax Kw'alaams, oui. Comme je l'ai dit dans mon discours préliminaire, les deux nations se sont opposées au projet, mais la majorité des collectivités, dont celles de la côte nord, la nation heiltsuk, les Metlakatla, la nation gitga'at, la nation gitxaala et plusieurs autres ont appuyé le moratoire.

Le sénateur D. Black : Je veux continuer d'établir ma liste parce que j'essaie de comprendre la logique derrière tout cela. La sénatrice Busson a posé une excellente question : le ministère fédéral des Transports ne s'inquiète-t-il pas de voir que cette interdiction entraîne une augmentation du transport du pétrole par rail, qui est sans contredit une méthode de transport du pétrole moins sécuritaire? Ne croyez-vous pas qu'il s'agit en quelque sorte d'une violation de vos responsabilités?

Mr. Hanson: I do note that oil exports can continue from southern ports, so it's not a moratorium that leads to placing all crude oil traffic on to rail. There are obviously other pipelines that will come on line — Line 3, TMX when it's completed — so there are efforts to have multiple ways of transporting oil.

As for crude by rail, it's also worth noting that the government has put in place new regulatory standards where older, non-jacketed tanker cars have been taken out of use and newer much more collision-proof, safer railcars are being used, and those are the exclusive cars that will be used in the recent acquisition by the Government of Alberta.

Senator D. Black: All of which does not change the fact that the transport of oil by rail is more dangerous than the transport of oil by pipeline. That is not to be disputed, and I trust you're not disputing that.

Mr. Hanson: I'm not disputing it. I think I was mainly making the point that there is an effort to get more oil into pipelines, and when oil does travel by rail, there are efforts to make sure that is as safe as possible.

Senator D. Black: I understand. But you are agreeing with me that this moratorium/ban is in fact forcing more oil to rail, which you are agreeing with me is a less safe way to transport the product.

Mr. Hanson: That's a lot you've put on me there. I think what I said was that it is still possible to ship oil by vessel out of the southern part of the province and that pipelines are coming online and that there is greater safety being placed on the oil that does go by rail.

Senator Miville-Dechêne: Mr. Hanson, I'm a little puzzled by your answer, saying that we don't have a lot or we don't have much information on the ocean and the coastline in terms of environment in the northern part of B.C., because it seems to me you would have a stronger case if we had information on the fragility of the ocean and the coastline.

Did you try to gather information since the election, for example? Because we've been talking about the moratorium for a while. Is it the way to go to gather information about the sensitivity or the propriety of oceans or coastline before?

Mr. Hanson: Thank you. In terms of the work that's ongoing to try to deepen the understanding of this ecosystem, I do know that there is work ongoing by Environment and by Fisheries and Oceans, and they would be better placed than me to speak to that.

M. Hanson : Je souligne que l'exportation du pétrole à partir des ports du sud se poursuit; le moratoire ne force pas le transport du pétrole brut par rail. Bien sûr, d'autres pipelines s'ajouteront à la canalisation — le projet de la canalisation 3 et le projet TMX, lorsqu'il sera terminé — alors on déploie des efforts pour transporter le pétrole de diverses façons.

En ce qui a trait au transport du pétrole brut par rail, il importe aussi de souligner que le gouvernement a mis en place de nouvelles normes réglementaires, qui ont entraîné le retrait des wagons-citernes sans chemise plus vieux et l'utilisation de wagons plus récents, plus sécuritaires qui résistent mieux aux collisions. Il s'agit des seuls wagons qui seront utilisés pour l'acquisition récente du gouvernement de l'Alberta.

Le sénateur D. Black : Tout cela ne change rien au fait que le transport du pétrole par rail est plus dangereux que le transport par pipeline. On ne peut pas le nier, et j'espère que ce n'est pas ce que vous faites.

M. Hanson : Je ne remets pas cela en question. Ce que je voulais dire, c'est qu'on déploie des efforts pour transporter plus de pétrole par pipeline et que, lorsqu'on le transporte par rail, on déploie des efforts pour veiller à ce que ce soit fait de la manière la plus sécuritaire possible.

Le sénateur D. Black : Je comprends. Cependant, vous conviendrez que ce moratoire ou cette interdiction entraîne une augmentation du transport du pétrole par rail qui — vous êtes d'accord avec moi — représente une façon moins sécuritaire de transporter le produit.

M. Hanson : Vous me faites dire bien des choses. Je crois que ce que j'ai dit, c'est qu'il était toujours possible de transporter le pétrole par navire à partir du sud de la province et que d'autres pipelines allaient voir le jour; j'ai aussi dit que le transport du pétrole par rail était associé à des mesures de sécurité accrues.

La sénatrice Miville-Dechêne : Monsieur Hanson, votre réponse me laisse perplexe. Vous dites que nous n'avons pas beaucoup de renseignements sur l'environnement, la mer et la côte dans le Nord de la Colombie-Britannique. Il me semble que vous pourriez mieux faire valoir votre point de vue si nous avions des renseignements sur la fragilité de la mer et de la côte.

Avez-vous tenté d'obtenir ces renseignements depuis les élections, par exemple? Parce que nous parlons du moratoire depuis un bon moment déjà. Est-ce ainsi que l'on procède pour recueillir des renseignements sur la nature délicate ou la propriété des océans ou des côtes?

M. Hanson : Merci. En ce qui a trait au travail qui est fait dans le but de mieux comprendre cet écosystème, je sais que le ministère de l'Environnement et le ministère des Pêches et des Océans y travaillent; ils seraient mieux placés que moi pour répondre à cette question.

In terms of why does that take more action when you don't know, I think it really does boil down to the precautionary principle. It's when you don't know that potential actions can be the most dangerous, that when you don't know the heat of the stove, that's when it's most dangerous to try to touch it.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: Yes, but the precautionary principle is also a relatively criticized principle in science because, in the name of this precautionary principle, people want, for instance, to ban telephones and cellular stations. The precautionary principle isn't absolute.

I want to ask you another question about the fact that it is much more difficult to intervene if there is a spill, an oil spill, in the north than in the south. You said that there is less equipment up north — or there is less equipment or it's too far away — to respond to an oil spill. In the case of the last Northern Gateway pipeline, did you get a guarantee that there would be a number of boats on site, near or far, that could respond if an oil spill occurred? Based on that argument, it seems to me that, if you want, you can provide a force ready to respond to a spill.

[English]

Mr. Hanson: Obviously, on precaution, it is a principle, and by that definition, it's certainly not always exactitudes. But again, even in the things you mentioned, if you look at safety code 10 from Health Canada on cellphone exposure and things like that, that is specifically related to issues of precaution.

On the capacity, there will be additional capacity coming online across the coasts. Again, though, to emphasize this, there is a difference in terms of breadth and scope between something like the entire northern coast of British Columbia versus a much more concentrated area like the Lower Mainland of British Columbia.

Senator Simons: I want to follow up on Senator Miville-Dechêne's question. We know from experience that there have already been spills in this area not involving large tankers. It concerns me when I hear that one of the reasons for the tanker ban is because we lack the resources to do pollution mitigation. That's what you're saying — this is a much larger area, much harder to protect than the more concentrated ports near Burnaby and Vancouver.

Is there a danger that by making the giant tankers, which tend to be well designed and have lots of safety precautions in them, by demonizing them as the very bad, dangerous, high-risk vessels, that we would then sit on our laurels and not introduce the other clean-up capacity that we would need for small vessels that still might be plying those waters and having accidents. I

Pour ce qui est des mesures à prendre en cas d'incertitude, je crois que cela revient au principe de précaution. C'est lorsqu'on ne sait pas quelles mesures sont les plus dangereuses ou quelle est la température du poêle qu'il est le plus dangereux d'y toucher.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui, mais le principe de précaution est aussi un principe relativement critiqué dans le domaine des sciences parce que, au nom de ce principe de précaution, des gens veulent, par exemple, interdire les téléphones et les stations cellulaires. Le principe de précaution n'est pas absolu.

Je veux vous poser une autre question sur le fait qu'il est beaucoup moins facile d'intervenir s'il y a un déversement, une marée noire, dans le nord que dans le sud. Vous avez dit qu'il y a moins d'équipement dans le nord — ou les équipements sont moins nombreux ou trop lointains — pour intervenir dans le cas d'une marée noire. Dans le dossier du dernier pipeline Northern Gateway, aviez-vous obtenu une garantie qu'il y aurait un certain nombre de bateaux sur place, proches ou lointains, qui pourraient intervenir s'il y avait une marée noire? Selon cet argument, il me semble que, si l'on veut, on peut prévoir une force prête à intervenir en cas de déversement.

[Traduction]

M. Hanson : Bien sûr, la précaution est un principe qui ne se fonde évidemment pas toujours sur l'exactitude. Toutefois, si l'on pense au code de sécurité 10 de Santé Canada sur l'exposition aux téléphones cellulaires et autres, il est question de précaution.

En ce qui a trait à la capacité, elle sera accrue le long des côtes. Encore une fois, il est important de souligner qu'il y a une différence de portée entre l'ensemble de la côte nord de la Colombie-Britannique et une zone beaucoup plus concentrée comme les basses-terres continentales, par exemple.

La sénatrice Simons : J'aimerais faire suite aux questions de la sénatrice Miville-Dechêne. Nous savons par expérience qu'il y a déjà eu des déversements impliquant de petits navires dans cette région. Je m'inquiète d'entendre dire que l'une des raisons justifiant l'interdiction des pétroliers est le manque de ressources pour atténuer la pollution. C'est ce que vous dites... C'est une plus grande zone, beaucoup plus difficile à protéger que les ports plus concentrés près de Burnaby et de Vancouver.

En démonisant les grands pétroliers, qui sont habituellement bien conçus et sont associés à de nombreuses mesures de sécurité et en disant qu'ils sont très mauvais et dangereux, qu'ils présentent des risques élevés, ne risque-t-on pas de nous asseoir sur nos lauriers et de ne pas développer la capacité de nettoyage dont nous aurions besoin pour les petits navires, qui naviguent

worry we might pat ourselves on the back and say: We solved that problem by banning the big boats, and, in the meantime, there are lots of little boats that could still be having spills and we wouldn't be able to deal with them.

Mr. Hanson: That's a good question. It is important to note that capacity is being expanded on the north coast by the Coast Guard and others in terms of their response capacity on the north coast of B.C. You're quite right; there will be other types of vessels. There will be vessels that will still continue to transit. However, the vessels that aren't covered by the moratorium will be carrying the types of oils that will more quickly evaporate, will be less persistent, and will be absorbed by microbial processes. Even if there were an unfortunate accident with a tanker carrying crude or persistent oils below the threshold level, it would be a much smaller volume as a product of the moratorium itself, and therefore its consequences would be mitigated to that extent.

Senator Simons: I'm not an expert on tankers, but the argument has been made to me that the new-model tankers have some of the highest safety standards and are actually safer in many ways than smaller vessels that may be carrying less cargo but may not have the safety features of the newer, larger tankers. I don't know if that's true.

Mr. Hanson: Obviously, tankers have certainly become safer than they were, and with the double-hulled nature and so forth, that's obviously true. But, again, they're not impervious to accidents. If they were carrying a huge volume of crude or other persistent oils, the consequences we talked about would be present.

Senator Simons: I suppose the *Titanic* was a nice, safe, new ship too.

The Chair: Didn't Gateway have three times the government-regulated remedial tools available to clean up a possible accident than the government actually required?

Mr. Hanson: Again, I'm sorry; I do apologize. I don't have that level of expertise on the Northern Gateway.

The Chair: Did the government not look at what options were available to keep tanker traffic safe before it made the ban? Did it look at the possibility of keeping the coast safe by certain remedial methods, and tugboats and all the other things they have on the Vancouver coast, used and planned out and organized by Gateway?

toujours sur ces eaux et risquent d'avoir des accidents? Je crains que nous nous donnions des tapes dans le dos en nous disant que nous avons réglé le problème en interdisant les gros navires, mais que, dans l'intervalle, de nombreux petits bateaux pourraient déverser leur contenu sans que nous puissions intervenir de manière appropriée.

M. Hanson : C'est une bonne question. Il est important de souligner que la capacité d'intervention de la Garde côtière et d'autres sur la côte nord de la Colombie-Britannique sera accrue. Vous avez raison : il y a d'autres types de navires qui continueront de naviguer dans ces eaux. Toutefois, les navires qui ne sont pas visés par le moratoire transporteront d'autres types d'hydrocarbures, qui s'évaporent plus rapidement, sont moins persistants et seront absorbés par les processus microbiens. Même s'il arrivait un accident malheureux avec un pétrolier transportant des hydrocarbures bruts ou persistants en deçà du seuil, le volume serait beaucoup plus petit en raison du moratoire et donc les conséquences seraient moins importantes.

La sénatrice Simons : Je ne suis pas une experte des pétroliers, mais on m'a déjà dit que les nouveaux modèles étaient associés aux normes de sécurité les plus élevées et qu'ils étaient à bien des égards plus sécuritaires que les plus petits navires qui transportent peut-être moins de marchandises, mais n'ont pas les caractéristiques de sécurité des pétroliers plus gros et plus récents. Je ne sais pas si c'est vrai.

M. Hanson : Bien sûr, les pétroliers sont aujourd'hui plus sécuritaires qu'ils ne l'étaient auparavant, notamment en raison de la double coque. C'est tout à fait vrai, mais les accidents sont tout de même possibles. S'ils transportent de grandes quantités d'hydrocarbures bruts ou persistants, les conséquences dont nous avons discuté seront réelles.

La sénatrice Simons : Je suppose que le *Titanic* était, lui aussi, tout nouveau, tout beau et très sécuritaire.

Le président : Le pipeline Northern Gateway n'était-il pas associé à des mesures d'assainissement trois fois plus importantes que ce que le gouvernement exigeait en vue de nettoyer un possible accident?

M. Hanson : Encore une fois, vous m'excuserez, mais je ne connais pas assez bien le projet Northern Gateway pour me prononcer.

Le président : Le gouvernement n'a-t-il pas étudié les options possibles pour assurer la sécurité du trafic de pétroliers avant d'imposer une interdiction? Est-ce qu'il a songé à la possibilité d'avoir recours à certaines méthodes d'assainissement et aux remorqueurs, à tout ce que l'on trouve sur la côte de Vancouver, qui est utilisé, planifié et organisé par Gateway?

Mr. Hanson: Again, I can't speak to the Gateway project very well. On this, the government did make a decision. Given the potential risks associated with the spill, it made the determination that a moratorium was the logical step.

[Translation]

Senator Boisvenu: That's a question for you. Do we expect the minister to appear before the committee so we can ask him questions?

Senator Dawson: I had the same question.

[English]

Do we have a commitment by the minister to appear in front of the committee?

The Chair: We've asked the minister. We're going to talk about it at steering today, my understanding is. Yes, of course.

Senator Dasko: In speaking to some of the stakeholders around this bill — and, of course, we as senators sometimes like to look for ways to tweak or amend bills if there are issues with them, and try to think of ways that certain accommodations could be made. In light of the comments by my colleague Senator Busson with regard to Prince Rupert, so putting this all together, one of the stakeholders we were meeting with suggested the possibility of a corridor that could be created, let's say, hypothetically, from Prince Rupert to the exclusion line.

I would like to hear your view about whether such an accommodation might be possible, whether you've looked into a possible corridor. Far be it from me to suggest where it could be. I'm looking at the map of B.C., and I'm not the one to start drawing corridors. Anyway, that's my question, sir.

Mr. Hanson: I'll make a couple of general points. In the first instance, I would flag that the department will be prepared to be helpful and engage in discussions of potential amendments to the bill. Obviously, I would not speculate on what form they might or could or would take. That would ultimately be a decision taken by others.

I would make the basic point that obviously the government will want to preserve the integrity of the bill, but officials and others will be pleased to engage in discussions of potential amendments when the time comes.

Senator D. Black: That was absolutely my question. I hear that you are open to conversations on realistic amendments.

Mr. Hanson: That's very well put.

M. Hanson : Encore une fois, je ne peux pas me prononcer sur le projet Gateway. Le gouvernement a pris une décision. Étant donné les risques de déversement possibles, il a décidé que le moratoire était la solution logique.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : C'est une question pour vous. Est-ce qu'on s'attend à ce que le ministre se présente devant le comité afin que l'on puisse l'interroger?

Le sénateur Dawson : J'avais la même question.

[Traduction]

Est-ce que le ministre s'est engagé à témoigner devant le comité?

Le président : Nous avons demandé au ministre de venir témoigner devant nous. Nous en discuterons dans le cadre de la réunion du comité de direction d'aujourd'hui, selon ce que je comprends. Oui, bien sûr.

La sénatrice Dasko : Lorsque j'ai parlé à certains intervenants de ce projet de loi... Bien sûr, les sénateurs aiment parfois trouver des façons de modifier les projets de loi lorsqu'ils présentent certains problèmes, et j'essaie de voir comment nous pourrions l'adapter ici. Pour revenir aux commentaires de la sénatrice Busson au sujet de Prince Rupert, l'un des intervenants que nous avons rencontrés a parlé de la possibilité de créer un corridor de Prince Rupert jusqu'à la ligne d'exclusion.

J'aimerais entendre votre avis sur la possibilité d'une telle mesure d'adaptation et savoir si vous avez songé à établir un corridor. Loin de moi l'idée de vous suggérer un emplacement pour ce corridor. Je regarde la carte de la Colombie-Britannique et je n'ai pas l'intention d'y dessiner un corridor... Enfin, voilà ma question, monsieur.

M. Hanson : Je vais faire quelques commentaires généraux. En premier lieu, je dirais que le ministère voudra être utile et participer aux discussions en vue d'apporter certaines modifications au projet de loi. Évidemment, je n'émettrai pas d'hypothèse quant à la forme que pourraient prendre ces modifications. D'autres se chargeraient de prendre une telle décision.

Je dirais aussi que, de toute évidence, le gouvernement voudra préserver l'intégrité du projet de loi, mais que les représentants et d'autres intervenants se feront un plaisir de discuter des amendements possibles lorsque le temps sera venu de le faire.

Le sénateur D. Black : C'était essentiellement ma question. Je comprends que vous êtes ouverts à la discussion au sujet d'amendements réalistes.

M. Hanson : C'est très bien dit.

Senator D. Black: Thank you.

Senator Dawson: First of all, chair, I want to thank you. We had a little disagreement about having steering committee, so we're having one after. I wanted to thank you for hosting one.

A few minor items. I was going to ask about the question of no minister, no bill. I think the minister has to come before this committee to be heard. Since it has not been debated, I wanted it to be on the record. I agree with Senator Boisvenu that it is a requirement.

A banality, but since this is the second meeting in this building, clocks are a good idea. It helps everyone to be more disciplined, including myself. We will be having steering committee and getting back into details.

One of the issues that preoccupies me — and some of Senator Black's comments today remind me of the confusion yesterday between what was said in the in camera meeting and what was said in public. The disagreement on some issues, and some of the comments that Senator Black made, I think deserve to be on the record.

I would certainly propose that we free this in camera transcript so that people would know that some of the comments that were made in private were very encouraging for travel. Yes, obviously some of the senators said we didn't want international travel. However, according to the transcripts that I saw today of what was said in public, nobody talks about the international travel as being rejected by this committee. I think that's an important point. I would submit that, if the committee agrees, I would make the in camera part of the meeting of yesterday public.

Senator Dasko: I would so move.

The Chair: I have no problem with that, if it's unanimous with everybody.

Senator Dasko: I so move that we make the transcripts —

The Chair: Do we need a motion?

Senator Dasko: I believe we do, yes.

The Chair: We do need a motion? Senator Dasko has moved. All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

Le sénateur D. Black : Merci.

Le sénateur Dawson : J'aimerais tout d'abord vous remercier, monsieur le président. Nous avons eu une légère mésentente sur la tenue d'une réunion du comité de direction, mais elle aura lieu après celle-ci. Je tiens à vous remercier de la présider.

J'ai quelques points mineurs à aborder. J'allais aborder la question du ministre. Je crois qu'il doit témoigner devant le comité, que sa présence est essentielle en vue de l'adoption du projet de loi. Comme nous n'en avions pas discuté, je tenais à le mentionner aux fins du compte rendu. Je suis d'accord avec le sénateur Boisvenu : c'est essentiel.

J'aimerais maintenant aborder un point banal, mais comme il s'agit de notre deuxième réunion dans cet édifice, je vous rappellerais que l'horloge est une bonne idée. Elle aide tout le monde à être plus discipliné, y compris moi. Nous allons tenir une réunion du comité de direction et revenir à ces détails.

L'un des enjeux qui me préoccupent... Certains des commentaires du sénateur Black aujourd'hui me rappellent la confusion d'hier entre ce qui a été dit à huis clos et ce qui a été dit en public. Les différends relatifs à certains enjeux et certains des commentaires du sénateur Black doivent être consignés au compte rendu, à mon avis.

Je propose que nous rendions publique la transcription de la réunion tenue à huis clos, afin que les gens sachent que certains des commentaires qui ont été faits en privé étaient très encourageants en ce qui a trait aux déplacements. Bien sûr, certains sénateurs ont dit que nous ne voulions pas faire de voyages à l'étranger. Toutefois, selon la transcription que j'ai vue aujourd'hui de ce qui a été dit en public, personne ne parle du rejet des voyages à l'étranger par le comité. Je crois qu'il s'agit d'un point important. Je propose que nous rendions publique la partie de la réunion d'hier qui a été tenue à huis clos, si les membres du comité sont d'accord.

La sénatrice Dasko : J'en fais la proposition.

Le président : Je n'ai pas de problème avec cela, si c'est le souhait de tous les sénateurs.

La sénatrice Dasko : Je propose que nous rendions la transcription...

Le président : Est-ce qu'il faut une motion?

La sénatrice Dasko : Je crois que oui.

Le président : Il nous faut une motion? La sénatrice Dasko propose la motion. Êtes-vous tous en faveur de cette motion?

Des voix : D'accord.

Senator Dawson: And do we agree on meetings for next week?

Senator Dasko: We're voting on this, Senator Dawson.

Senator Dawson: Everyone agrees.

The Chair: There was no one who disagreed. It was unanimous.

Senator Dawson: Do we agree on meetings for next week?

The Chair: Yes, we are having meetings. We're going to talk about it tonight.

Senator Dawson: I want members to know that we intend to meet on Tuesday.

The Chair: We are intending to meet on Tuesday and Wednesday.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Dawson : Et sommes-nous tous d'accord au sujet des réunions de la semaine prochaine?

La sénatrice Dasko : Nous allons tenir un vote à ce sujet, sénateur Dawson.

Le sénateur Dawson : Tout le monde est d'accord.

Le président : Personne n'était en désaccord avec cela. C'était une décision unanime.

Le sénateur Dawson : Sommes-nous d'accord au sujet des réunions de la semaine prochaine?

Le président : Oui, nous allons tenir des réunions la semaine prochaine. Nous en discuterons ce soir.

Le sénateur Dawson : Je veux que les membres du comité sachent que nous avons l'intention de nous réunir mardi.

Le président : Nous avons l'intention de nous réunir mardi et mercredi.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Wednesday, February 20, 2019

Transport Canada:

Lawrence Hanson, Assistant Deputy Minister, Policy;

Emilie Gelin, Director, Domestic Marine Policy.

Department of Justice Canada:

Joseph Melaschenko, Senior Counsel, Transport and Infrastructure
Legal Services.

TÉMOINS

Le mercredi 20 février 2019

Transports Canada :

Lawrence Hanson, sous-ministre adjoint, Politiques;

Emilie Gelin, directrice, Politique maritime intérieure.

Ministère de la Justice Canada :

Joseph Melaschenko, avocat-conseil, Services juridiques de
Transports et Infrastructure.