



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des ressources naturelles

RNNR • NUMÉRO 038 • 3^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 9 décembre 2010

Président

M. Leon Benoit

Comité permanent des ressources naturelles

Le jeudi 9 décembre 2010

•(1105)

[Traduction]

Le président (M. Leon Benoit (Vegreville—Wainwright, PCC)): Bonjour, tout le monde.

Comme vous le savez, nous sommes ici pour poursuivre notre étude de la sécurité énergétique au Canada. Aujourd'hui, nous avons deux groupes de témoins. Dans le premier, nous accueillons M. Colin Kinsley, président de la Northern Gateway Alliance et, des Coastal First Nations, M. Art Sterritt, directeur exécutif de la Great Bear Initiative.

Bienvenue à vous deux.

Dans le deuxième groupe, nous entendrons trois témoins par vidéoconférence. Ce sera intéressant. Nous n'avons jamais essayé cela avant, alors il me tarde de voir comment les choses se dérouleront.

Commençons avec le premier groupe. Nous entendrons les exposés dans l'ordre prévu à l'ordre du jour.

Nous allons commencer par la Northern Gateway Alliance.

Monsieur Kinsley, allez-y, s'il vous plaît. Vous avez jusqu'à sept minutes.

M. Colin Kinsley (président, Northern Gateway Alliance): Merci, monsieur le président.

Messieurs, je suis ravi d'être ici ce matin pour prendre la parole au nom de la Northern Gateway Alliance d'Enbridge. En deux mots, il s'agit d'un groupe de chefs de file communautaires — des élus, des maires, des présidents de district et d'autres, des leaders de chambres de commerce et certains groupes de travailleurs — dont le but principal est de se faire la voix de leurs membres et de les informer des projets qui sont soumis au groupe d'examen conjoint.

D'abord, j'aimerais vous dire qu'Enbridge est une entreprise de transport d'énergie, l'une des plus importantes en Amérique du Nord. Elle dessert l'industrie, des commerces et des détaillants au Canada et aux États-Unis. Elle exploite le plus long réseau de pipelines pour pétrole brut du monde, soit environ 15 000 kilomètres de tuyaux qui vont des Territoires du Nord-Ouest, au Canada, jusqu'en Oklahoma, en passant par le Nord de l'Alberta et le Midwest américain. Ces pipelines sont aussi utilisés pour transporter du gaz naturel. Elle possède un réseau étendu et croissant d'installations de production d'énergie verte au Canada et aux États-Unis.

L'objectif du projet de pipeline Northern Gateway d'Enbridge est d'assurer un accès stratégique à la côte Ouest du Canada. Les données de 2009 de l'Office national de l'énergie nous montrent que moins de 1 p. 100 des exportations de pétrole du Canada sont envoyées dans d'autres pays que les États-Unis, et pourtant, à un peu plus de 1 000 kilomètres à l'ouest de nous se trouve une région côtière qui dispose des plus importantes ressources pour l'industrie au monde et qui est parfaitement positionnée, stratégiquement et

géographiquement, pour acheminer le pétrole canadien vers les marchés asiatiques et, ainsi, répondre à cette demande croissante.

À l'heure actuelle, peu de pétrole est envoyé vers l'Ouest, vers ces marchés. Le projet Northern Gateway changera la donne et aura une incidence stratégique énorme sur le Canada. J'aimerais souligner le fait qu'il s'agit des ressources du Canada, non pas celles de l'Alberta ni celles de la Colombie-Britannique, mais bien celles du Canada. Et ce sont les ressources du Canada qui, à mon avis, paient pour le système de soins de santé dont nous sommes si fiers, pour notre système d'éducation et nombre de services que demandent les citoyens canadiens de leurs chefs.

Northern Gateway constitue une option attendue depuis très longtemps pour le transport d'importantes quantités d'énergie produite au Canada vers le Pacifique, ce qui inclut la côte Ouest des États-Unis et l'Est de l'Asie. À l'heure actuelle, le seul marché qui nous est accessible, ce sont les États-Unis. Par conséquent, nous n'établissons pas les prix; nous les acceptons. Les Américains décident pratiquement de ce que vaut notre énergie et nous n'avons pas d'autre choix que d'accepter leur prix. En ayant accès à ce que l'on appelle la classe moyenne qui connaît la plus rapide expansion du monde, la classe moyenne chinoise, où les besoins en matière d'énergie sont grands...

De temps à autre, on évoque un argument, à savoir que le pétrole canadien envoyé en Asie augmenterait en fait les émissions de gaz à effet de serre. J'estime que cet argument est invoqué par ceux qui ne sont jamais allés en Chine. Si vous voyiez comment les Chinois génèrent la plus grande partie de leur énergie, l'énergie hydroélectrique en particulier... D'après mon expérience, et je suis allé en Chine plus d'une dizaine de fois, les Chinois produisent de l'électricité et de l'énergie avec du charbon maigre pour toutes les régions de la Chine, y compris le Nord, la province de Heilongjiang, à Harbin. L'incidence sur l'environnement est dévastatrice. Je suis un fier habitant du Nord canadien, et je n'avais jamais vu de neige grise avant de me rendre dans le Nord de la Chine.

En ce qui concerne la demande en Amérique et en Asie, j'aimerais vous renvoyer à un document rédigé par David Emerson. David Emerson est un ancien ministre fédéral du Commerce international et des Affaires étrangères. Il a noté que de tous les pays du G8, le Canada est celui qui dépend le plus du commerce, et que de tabler sur les États-Unis seulement, qui à l'heure actuelle ont du mal à se sortir de ce que certains ont appelé la « grande récession », ne constitue pas une approche prudente qui nous permettra de maintenir notre prospérité à long terme.

Si nous dépendons du commerce, alors utilisons nos forces et favorisons la diversification de nos partenaires commerciaux mondiaux. Cessons de nous axer seulement sur les marchés nord-américains. Cela contribuera à protéger notre nation des défis économiques qui se posent lorsqu'un pays dépend d'un seul marché.

Je viens de Prince George, l'une des capitales mondiales de l'industrie du bois, à mon avis. Nous savons quels ravages peuvent être causés lorsque nous dépendons d'un seul marché pour vendre nos produits de bois d'oeuvre. Lorsque le marché de l'habitation américain s'est effondré, notre industrie forestière a pratiquement connu le même sort.

De plus, il y a un fait géographique concernant la côte Ouest et la côte pacifique du Canada: les ports de la côte Ouest du Canada permettent aux entreprises de gagner deux jours lors de l'envoi de marchandises vers l'Extrême-Orient comparativement aux autres ports d'Amérique du Nord et d'Amérique du Sud. C'est une considération importante dans un monde où la compétitivité de notre chaîne d'approvisionnement définit notre succès. Le Pacifique constitue un avantage manifeste pour notre nation.

Nous avons aussi un autre avantage: notre énergie de classe mondiale. Le pipeline Northern Gateway est l'occasion de marier ces deux avantages concurrentiels mondiaux essentiels pour le bien à long terme de la nation, aux points de vue stratégique et économique. En deux mots, voilà l'avantage stratégique du Northern Gateway.

Maintenant, j'aimerais vous brosser un tableau rapide de certains aspects du projet, qui comprend deux pipelines parallèles de 1 172 kilomètres qui vont d'Edmonton, en Alberta, à un terminal marin à Kitimat, en Colombie-Britannique. Le coût du projet en dollars de 2010 se chiffre à 5,5 milliards.

Cet oléoduc de 36 pouces qui va vers l'ouest pourra transporter 525 000 barils par jour d'Edmonton à Kitimat. Un oléoduc parallèle de 20 pouces se dirigeant vers l'est acheminera le condensat. Le condensat est un produit utilisé pour distiller le pétrole afin qu'il circule plus librement. Le condensat remplit à peu près les mêmes fonctions qu'un diluant pour peinture. Ce pipeline permettra d'acheminer 193 000 barils de condensat de Kitimat aux entreprises d'Edmonton. À l'heure actuelle, ce condensat vient de différents pays. C'est un produit dérivé du gaz naturel. Il est envoyé à Kitimat dans des pétroliers depuis 25 ans. On le met dans des wagons, puis on l'envoie de Kitimat à Edmonton, où il sera utilisé par l'industrie.

Maintenant, abordons rapidement le processus d'examen réglementaire. Un groupe d'examen conjoint a été créé en consultation avec l'Office national de l'énergie et Enbridge. Ce groupe d'examen conjoint a été choisi parce qu'il permet à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale de participer au processus, afin qu'il y ait une discussion parallèle sur les intérêts nationaux et les préoccupations environnementales qui seront soulevées.

Les documents initiaux ont été rédigés et le groupe d'examen conjoint a été créé. Des audiences préliminaires quant à la façon de procéder ont été tenues. Nous attendons de voir quand les audiences publiques auront lieu, et à quel endroit. On prévoit qu'elles auront lieu au cours de la prochaine année. Le processus d'examen complet devrait prendre de 18 à 36 mois, selon le type de renseignements supplémentaires nécessaires.

Les documents soumis comptent 17 500 pages et abordent des questions géotechniques et géophysiques, de même que des enjeux liés aux Premières nations, des us et coutumes aux médicaments traditionnels, etc. Dans le cadre de ce processus d'examen, Enbridge recevra probablement d'autres demandes pour recueillir et transmettre des renseignements.

Si l'autorisation est octroyée, la construction s'échelonnera sur environ trois ans. Ce projet aura une incidence sur toutes les collectivités d'Edmonton à Kitimat en raison des marchés publics locaux, des marchés publics liés aux Premières nations et d'autres débouchés.

Les occasions sont nombreuses et les enjeux, élevés. C'est une question canadienne. Je suis ravi d'être ici aujourd'hui parce que c'est une question qui doit intéresser les Canadiens.

Merci, monsieur le président, et merci, messieurs.

● (1110)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Kinsley, de votre exposé. Je suis convaincu qu'on vous posera des questions un peu plus tard.

Nous allons maintenant passer à M. Art Sterritt, directeur exécutif de la Great Bear Initiative, des Coastal First Nations, qui est avec nous par vidéoconférence.

Allez-y, vous avez jusqu'à sept minutes.

M. Art Sterritt (directeur exécutif, Great Bear Initiative, Coastal First Nations): Bonjour, messieurs, et merci de m'avoir invité à prendre la parole aujourd'hui.

Comme vous l'avez dit, je suis le directeur exécutif des Coastal First Nations. Nous sommes un groupe de 10 Premières nations constitué de 20 000 membres, dont la grande majorité vient de la région de Rivers Inlet, sur la côte centrale, à la frontière entre la Colombie-Britannique et l'Alaska.

Aujourd'hui, je voulais vous exprimer nos préoccupations liées à l'exploitation des ressources énergétiques au Canada et leur incidence sur nous. D'autres personnes vous ont parlé de leurs inquiétudes par rapport aux menaces que présentent pour elles le forage du pétrole, l'exploitation du gaz de shale et les sables bitumineux. Nous partageons aussi ces préoccupations.

Les ressources marines que nous exploitons assurent la survie de nos collectivités et de notre culture. Elles définissent notre identité. Notre futur dépend de ces eaux côtières. Nous sommes ceux qui font face à tous les risques, mais qui obtiennent peu d'avantages de l'exploitation de ces ressources.

Nous ne sommes pas des tenants du « pas dans ma cour ». Nos droits ancestraux et issus de traités sont protégés par la Constitution. Ils seraient sérieusement menacés par le forage extracôtier et la circulation de pétroliers dans les eaux au large des côtes centrales et nordiques de la Colombie-Britannique.

Permettez-moi d'être clair. Les Coastal First Nations ne sont pas contre l'exploitation des ressources naturelles. Nous en faisons la promotion. Au cours des huit dernières années, les Coastal First Nations ont réuni l'industrie, la communauté environnementale et les différents ordres de gouvernement, municipal comme provincial, afin de créer une économie durable sur la côte centrale et la côte Nord, de même qu'à Haida Gwaii. Nous l'avons fait pour redonner un nouveau souffle à notre économie, à nos droits et à notre titre.

Nous avons recueilli et investi plus de 300 millions de dollars dans cette région afin de créer, par exemple, une industrie des mollusques. Nous avons conclu un partenariat avec la Chine. Je me suis rendu en Chine à maintes reprises et j'ai appris à connaître son industrie. Dans le cadre de notre initiative pour protéger ces eaux, nous bénéficions de l'appui des Chinois.

Ces initiatives économiques, de même que nos droits et le titre de chaque nation, sont menacées par les déversements de pétrole. Voilà pourquoi nous sommes fermement opposés au forage extracôtier et à la circulation de pétroliers, comme le propose Enbridge. Je n'ai pas besoin de vous rappeler que les accidents qui menacent l'environnement marin se produisent. Je me suis rendu dans le golfe du Mexique cet été.

Ces accidents se produisent malgré la surveillance gouvernementale et les règlements en place, et malgré les promesses et les engagements des propriétaires et des promoteurs. En d'autres mots, nous, les Coastal First Nations, devons assumer tous les risques.

Dans le golfe du Mexique, j'ai constaté une situation très troublante. Environ la moitié du pétrole qui s'est répandu pendant ces nombreux mois dans le golfe serait transporté par les pétroliers qui naviguent les eaux du chenal marin de Douglas et de notre côte. Les conséquences d'un déversement de pétrole catastrophique pour notre peuple ne peuvent pas être estimées ni être contrées par quelque indemnisation que ce soit.

J'aimerais vous rappeler que, tout comme dans l'Arctique, les effets d'un déversement de pétrole et les difficultés associées au nettoyage sont problématiques sur la côte Nord. Les marées y sont beaucoup plus hautes et le clapotis l'hiver y est beaucoup plus important que dans le golfe. De plus, nous ne disposons pas d'une flotte de nettoyage ou de micro-organismes qui absorbent le pétrole dans le golfe du Mexique.

Retenons simplement que la technologie, la gestion, les régimes réglementaires, les accords intergouvernementaux et les capacités d'intervention en cas de déversement de pétrole ne nous permettent pas de contrer les déversements de pétrole sur la côte centrale et la côte Nord de la Colombie-Britannique, de même qu'à Haida Gwaii. Nous ne serions d'aucune façon capables de nettoyer un déversement de pétrole. La technologie dont on dispose dans le golfe, où toutes les technologies du monde étaient utilisées pour récupérer le pétrole, remonte aux années 1960. Aucun progrès n'a été accompli dans ce domaine au cours des quatre ou cinq dernières décennies.

Voilà ce que craignent les Coastal First Nations. Voilà pourquoi nous sommes opposés au forage extracôtier et à la circulation des pétroliers dans nos eaux. Par respect pour nos droits et notre titre, le moratoire actuel sur le forage extracôtier devrait être maintenu, et l'interdiction informelle s'appliquant à la circulation des pétroliers près de la côte Nord de la Colombie-Britannique devrait être légiférée, comme l'ont indiqué une majorité de parlementaires il y a quelques jours à Ottawa.

Tant que les Premières nations ne sont pas convaincues que l'exploitation peut se faire d'une façon qui ne pose pas de risque inacceptable pour elles, l'Office national de l'énergie ne devrait pas approuver des projets qui donneront lieu à la circulation des pétroliers sur la côte Nord et la côte centrale de la Colombie-Britannique, comme le projet Northern Gateway d'Enbridge.

• (1115)

L'exploitation poussée des ressources devrait nécessairement être associée à une évaluation environnementale stratégique de la région, comme l'a signalé le président de l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, qui a affirmé que ces évaluations sont effectuées avant même que l'on envisage d'approuver des projets de forage ou d'exploration. Ce genre de projet nécessite aussi une évaluation des risques régionaux et le type d'enquête que l'Office national de l'énergie a lancé dans le cadre du forage dans l'Arctique. On a aussi proposé de créer une commission d'enquête qui se pencherait sur les pétroliers, l'exploration des ressources pétrolières extracôtiers, l'octroi de permis et les mesures d'intervention en cas de déversement de pétrole.

Enfin, aucun pétrolier ne devrait circuler le long de la côte Nord et de la côte centrale de la Colombie-Britannique, et le moratoire sur le forage extracôtier devrait être maintenu jusqu'à ce que l'Office national de l'énergie, Transports Canada et le gouvernement du Canada nous convainquent qu'un processus acceptable de consulta-

tions avec les Premières nations est en place en vue d'approuver et de gérer ces projets, et que les organismes gouvernementaux disposent des ressources humaines et financières nécessaires pour faire face à des déversements de pétrole catastrophiques. Je sais qu'un peu plus tôt cette semaine, un témoin a affirmé que nous ne disposons pas de ces capacités à l'heure actuelle.

Une étude régionale exhaustive doit être effectuée pour la côte Ouest de la Colombie-Britannique, qui porterait sur les conséquences pour les Premières nations en cas de déversement de pétrole catastrophique, y compris les pires scénarios. L'Office national de l'énergie et Transports Canada doivent consulter les Premières nations quant aux normes réglementaires connexes utilisées dans les soi-disant régimes réglementaires axés sur les objectifs.

Et assurément, il faut se pencher sur les responsabilités adéquates en matière de nettoyage lors de déversement de pétrole qui reviendraient aux propriétaires de pétroliers afin que les contribuables canadiens n'aient pas à assumer les coûts du nettoyage et que les gens désirant obtenir une indemnisation n'aient pas à se tourner vers les tribunaux, où les grandes pétrolières peuvent les saigner pendant des décennies. Les accidents qui peuvent causer un tort irréparable aux droits des Premières nations protégés par la Constitution peuvent se produire, et ils se produiront. Cela ne peut pas être dans l'intérêt du pays.

C'est nous, les habitants de la côte, qui faisons face aux risques et qui devons être convaincus qu'ils en valent la peine. Tant que ce n'est pas le cas, le forage extracôtier et la circulation des pétroliers sur la côte Nord et la côte centrale de la Colombie-Britannique, entamés en douce dans le cadre d'un projet qui recevrait une approbation particulière, comme celui d'Enbridge, sont répréhensibles et totalement inacceptables. Tout ce que nous voulons, c'est être capables, comme vous, de protéger notre famille si quelque chose qui la menaçait, comme une raffinerie de pétrole ou une fumerie de crack, pouvait s'établir dans son voisinage.

Je me suis rendu en Chine à maintes reprises et je n'accepte pas l'idée selon laquelle nous avons besoin d'une raison pour envoyer du pétrole en Chine seulement pour en augmenter le prix. Aux dernières nouvelles, l'industrie la plus lucrative de la planète était l'industrie pétrolière. Celle-ci n'a pas besoin d'aide pour faire plus d'argent aux dépens des autres.

Enbridge, au cours de la dernière décennie, a déversé des millions et des millions de litres de pétrole en Amérique du Nord. Les Coastal First Nations trouvent inacceptable qu'elle propose de le faire dans notre région et les Premières nations de l'intérieur des terres de la Colombie-Britannique trouvent inacceptable qu'il propose de le faire là-bas.

Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

• (1120)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Sterritt.

Nous passerons maintenant à la période des questions, et nous commencerons par les représentants de l'opposition officielle.

Monsieur Tonks, vous disposez d'un maximum de sept minutes. Vous avez la parole.

M. Alan Tonks (York-Sud—Weston, Lib.): Merci beaucoup.

Je tiens à remercier nos témoins de leurs exposés.

Ma question s'adresse à M. Sterritt. Vous avez entendu M. Kinsley parler de l'évaluation environnementale, ainsi que des questions liées à un pipeline parallèle pour le transport du condensat, nécessaire à la production du bitume. Comme vous l'avez entendu, il a dit qu'actuellement le condensat est transporté par pétrolier, et nous nous préoccupons de ce que vous avez dit en ce qui a trait à l'intervention d'urgence en cas de déversement.

Pourriez-vous dire au comité si vous êtes satisfait du mandat du groupe qui a procédé à l'évaluation environnementale? Après tout, cette question semble vous inquiéter vivement, au nom des Premières nations. Êtes-vous satisfait du mandat accordé? M. Kinsley a dit qu'il y aurait des milliers de pages de données techniques et des choses de ce genre. Avez-vous été invité à participer aux discussions préliminaires sur le mandat de l'évaluation environnementale? Avez-vous eu l'occasion de déterminer quelle serait votre participation? Avez-vous reçu une forme de financement quelconque pour participer au processus?

Le président: Monsieur Sterritt.

M. Art Sterritt: Oui. Nous avons demandé et reçu une aide financière pour participer au processus d'examen. Nous avons rédigé des mémoires présentés à la commission dans lesquels nous faisons ressortir les nombreuses lacunes qui sont clairement présentes dans le rapport. Pour ce qui est de l'oléoduc, le condensat et tout le reste, le groupe Coastal First Nations s'inquiète du pétrole brut, non traité, lorsque nous parlons du pétrole brut extrait des sables bitumineux.

On ne cherche pas à mettre fin à l'exploitation des sables bitumineux. Ce qui nous inquiète, c'est qu'on autorise la circulation du pétrole brut le long de notre côte d'une façon qui mettrait en péril les ressources qui existent actuellement. Coastal First Nations et d'autres intervenants comptent de 17 000 à 20 000 emplois qui dépendent directement d'un littoral sain. Cet examen ne nous convaincra certainement pas que le Canada ou la Colombie-Britannique ou toute société pétrolière est en mesure de vraiment procéder au nettoyage en cas de déversement de pétrole brut.

Pour ce qui est de la différence entre le pétrole brut et le condensat qui est actuellement transporté, je dois avouer que nous ne sommes pas du tout heureux que le condensat soit actuellement acheminé; cependant, ce produit peut être nettoyé dans une certaine mesure. Pour le pétrole brut, ce serait impossible, certainement pas avec les technologies qui existent aujourd'hui.

J'espère que j'ai répondu à votre question.

• (1125)

M. Alan Tonks: Très bien. Merci, monsieur Sterritt.

J'aimerais poursuivre dans la même veine. Vous avez parlé des technologies des années 1960 en ce qui a trait aux interventions en cas de déversement et de l'incidence que cela pourrait avoir, par exemple, sur la production de mollusques et crustacés. La production de ces ressources halieutiques représente une valeur très importante pour les Premières nations que vous représentez. Est-ce que la commission conjointe a également abordé ces questions dans le cadre de son mandat pour l'évaluation environnementale?

M. Art Sterritt: À notre avis, ils n'ont pas procédé à une évaluation des risques pour tout ce qui pourrait se produire en cas de déversement. Ils essaient simplement de nous prouver qu'il existe une technologie particulière et que le Canada est prêt à intervenir en cas de déversement. En fait, le rapport qui a été rendu public à Ottawa un peu plus tôt cette semaine démontre clairement, à mon avis, que ce genre de technologie n'existe pas.

Lorsque j'ai visité le golfe du Mexique, je me suis rendu dans la zone sinistrée avec le président de la Louisiana Shrimp Association, un homme qui a travaillé dans le secteur pétrolier pendant des décennies. Nous nous sommes rendus dans la zone en question et nous avons vu un très grand nombre de bateaux, qui valaient des milliards et des milliards de dollars, qui étaient amarrés. Nous nous déplaçons à bord d'un skiff de 18 pieds et le clapotis atteignait deux pieds. Ces bateaux étaient amarrés parce qu'ils ne pouvaient pas prélever la couche de pétrole en raison de ce clapotis de deux pieds.

Dans le golfe du Mexique, les marées n'atteignent que deux pieds. Dans le chenal marin de Douglas, nous avons des marées de 24 pieds, et c'est là que nous proposons de transporter ce matériel. Par une journée ensoleillée de beau temps, une journée calme, les vagues peuvent être plus hautes que dans le golfe. Ainsi, s'il y avait déversement de pétrole, toute la côte de la Colombie-Britannique en très peu de temps se retrouverait couverte de pétrole. C'est là notre principale préoccupation, car la technologie n'existe pas.

L'industrie pétrolière peut faire beaucoup de choses, acheminer le pétrole très rapidement et plus loin que jamais auparavant, creuser à de grandes profondeurs pour obtenir le pétrole, mais elle n'a pas investi les ressources nécessaires pour mettre au point de nouvelles technologies pour nettoyer lorsqu'il y a déversement. Et des déversements surviennent, comme on a pu le constater au cours des six ou huit derniers mois.

M. Alan Tonks: Merci, monsieur Sterritt.

J'aimerais poser une question à M. Kinsley.

Monsieur Kinsley, pour ce qui est des travaux préliminaires entourant l'évaluation environnementale, vous avez pris note des préoccupations de M. Sterritt, et vous avez entendu dire que son groupe ne s'oppose pas à la valeur ajoutée du produit. Comment répondez-vous aux préoccupations qu'il a soulevées, plus particulièrement en ce qui a trait aux techniques utilisées en cas de déversement?

M. Colin Kinsley: Je ne suis pas expert technique dans ces domaines. J'ai écouté avec beaucoup de respect les commentaires de M. Sterritt, et je comprends sa position. En fait, le chenal marin de Douglas est en quelque sorte ma résidence secondaire depuis 30 ans en raison des plaisirs qu'on y trouve, la pêche, la pêche au crabe et aux crevettes. Je connais très bien la région.

J'ai lu nombre de documents sur ce projet, et d'après les renseignements que j'ai obtenus, et d'après ce que je connais du secteur, je dois avouer que les techniques d'intervention en cas de déversement ne sont pas encore à la hauteur. En fait, M. Sterritt sera probablement d'accord avec moi lorsque je dis que depuis que le traversier a sombré après être entré en collision avec Gil Island, les interventions en cas d'urgence n'ont pas changé sur la côte Nord-Ouest de la Colombie-Britannique. L'intervention en cas de déversement est faite à partir de Kitimat.

Enbridge propose que les services de préparation en cas d'urgence et d'intervention de la côte entière soient élargis, et l'entreprise prévoit faire appel aux Premières nations le long du chenal pour qu'elles interviennent en cas d'urgence. Cela permettra donc d'améliorer les services qui existent actuellement, parce qu'on transporte déjà du pétrole, quoique pas à la même échelle, même dans l'archipel Haida Gwaii. Quelques millions de gallons de diesel sont acheminés chaque année pour alimenter les centrales de production d'électricité et même certains villages côtiers le long du littoral de la Colombie-Britannique parce qu'ils ne sont pas rattachés au service de distribution électrique.

Ce genre d'activité se déroule toujours dans la région, et cette proposition permettra d'améliorer les services offerts, et non pas simplement au niveau des interventions en cas de déversement. Comme vous le savez, dans le domaine de la santé, par exemple, rester en santé est plus beaucoup important qu'essayer de recouvrer la santé après avoir été malade. C'est pourquoi, je le répète, cette proposition rendra le littoral plus sécuritaire puisque des services de radar seront offerts. Il y aura de plus une meilleure surveillance des conditions atmosphériques et de meilleures bouées. On modifiera les vitesses de navigation. Les conditions météorologiques entreront en ligne de compte. On a démontré que les remorqueurs qui seront construits en Colombie-Britannique pour être rattachés à ces pétroliers peuvent en fait arrêter un pétrolier ou le guider s'il y avait des problèmes de commande de direction ou s'ils tombaient en panne.

Je ne peux pas nier que ce que dit M. Sterritt sur les techniques qui existent actuellement est vrai, mais je peux cependant signaler qu'un projet comme celui qui a été proposé permettra d'améliorer non seulement les systèmes qui existent actuellement, mais également d'en créer de nouveaux. Lorsque vous parlez de ce qui se passe actuellement, il faut rappeler qu'il existe une zone d'exclusion de 50 kilomètres au large de l'archipel Haida Gwaii, de l'Alaska à Cherry Point, dans l'État de Washington. Environ 350 pétroliers par année circulent dans cette zone, et ce depuis plusieurs années.

La zone d'exclusion de 50 kilomètres existe parce qu'il n'y a pas de remorqueurs dans cette zone, et que si un pétrolier éprouvait des problèmes au large de la Colombie-Britannique, à Haida Gwaii ou ailleurs, le remorqueur devrait venir de l'Alaska ou de l'État de Washington. Conformément au plan proposé, des remorqueurs seront disponibles à proximité et seront fournis par les résidents de la localité. C'est absolument extraordinaire tout ce qu'on va changer.

• (1130)

M. Alan Tonks: Merci.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Tonks.

J'aimerais signaler aux témoins que les prochaines questions seront posées en français. Si vous avez besoin du service d'interprétation, veuillez vous munir de votre écouteur.

Monsieur Pomerleau, vous disposez d'un maximum de sept minutes.

[Français]

M. Roger Pomerleau (Drummond, BQ): *Good point!* Merci, monsieur le président.

Des voix: Ah, ah!

[Traduction]

M. Colin Kinsley: Monsieur Pomerleau, je peux comprendre si vous parlez très lentement. J'ai appris pendant plusieurs années le français à l'école secondaire.

[Français]

M. Roger Pomerleau: Merci à vous deux de vous présenter ici, aujourd'hui, pour étayer les études qu'on est en train de faire.

Monsieur Kinsley, la plupart des arguments que vous avez développés aujourd'hui sont à caractère économique et ont du bon sens. Vous prétendez qu'on devrait se tourner vers l'Asie afin d'avoir un autre débouché pour le pétrole de l'Ouest, et que ce n'est pas une bonne chose de n'avoir qu'un seul client. Car à ce moment-là, on est à sa merci pour ce qui est de la question des prix qu'il veut bien payer, tandis que si on a une opposition parce qu'on a plusieurs clients, on a une tendance à avoir un bien meilleur prix.

Je suis tout à fait d'accord avec vous, c'est vrai. C'est un argument économique et je pense que d'autres arguments peuvent être invoqués dans l'étude qu'on fait actuellement. Entre autres, il y a l'argument soulevé par M. Sterritt concernant les droits des Autochtones, sur les terres desquels on va passer. Bien sûr, les ressources naturelles relèvent des provinces, mais les droits autochtones relèvent d'Ottawa. C'est de cette façon que je voudrais aborder le problème.

Vous savez qu'au Québec on a eu le même problème que vous allez ou pourriez avoir. On a voulu développer l'hydroélectricité du Nord du Québec en territoire autochtone. Sur les territoires des Cris, des Naskapis, des Inuits, on est allés construire des centrales. On ne peut pas, sur le plan du droit, construire des choses sur le terrain de son voisin sans d'abord s'entendre avec lui pour être absolument certain qu'il nous donne le droit de le faire. C'est pour ça qu'au Québec, on a conclu une entente avec les Autochtones — qu'il a été long de négocier —, qui s'appelle la Convention de la Baie-James et du Nord québécois. On y a impliqué le Canada, le fédéral, bien sûr, parce qu'il est fiduciaire des droits autochtones. On a donc fait un effort très précis, qui a duré très longtemps, pour répondre aux besoins des Autochtones, pour répondre aux besoins de ceux qui voulaient construire les centrales et pour répondre à ceux du fédéral qui était fiduciaire des droits autochtones à long terme. On a fini par signer une entente qui a été reconnue comme extraordinaire —, l'une des premières grandes ententes qu'on a signées avec les Autochtones.

Pour passer du pétrole par pipeline en territoire autochtone, quel type d'entente à long terme, profonde et réfléchie, avez-vous fait ou pensez-vous faire avec les Autochtones qui sont concernés?

[Traduction]

Le président: Allez-y, monsieur Kinsley.

M. Colin Kinsley: Merci, monsieur Pomerleau.

Les discussions avec les Premières nations — et nous en comptons une cinquantaine, y compris les Autochtones et les Métis le long du corridor proposé — se déroulent déjà depuis plusieurs années. Des protocoles d'entente ont été signés avec 30 des 50 groupes autochtones, et des discussions se poursuivent avec d'autres groupes. Bon nombre d'autres groupes signeront peut-être des protocoles d'entente parce que nous avons décidé d'abord de communiquer avec des experts des Premières nations pour recueillir des connaissances traditionnelles, comme l'utilisation du territoire, les sites cérémoniels, la médecine traditionnelle et ce genre de choses, ainsi que d'autres utilisations traditionnelles du corridor.

Permettez-moi de vous décrire rapidement ce corridor; il fait un kilomètre de largeur pour les études géotechniques et pour l'identification. La construction du tracé fera 50 mètres de largeur. À la fin du tracé, la zone fera 25 mètres de largeur. Tout sera remis à son état naturel, à l'exception des 25 derniers mètres.

Nous avons discuté de la participation dans les capitaux propres avec les Autochtones. Les Premières nations auront 40 parts, financées par Enbridge, ce qui correspond à environ 10 p. 100 de la valeur du pipeline. Cela représente des millions de dollars. Le financement sera accordé par Enbridge pour les Premières nations parce que, comme vous le savez probablement, nombre de Premières nations n'ont pas la capacité financière nécessaire pour investir. Tout cet argent sera remboursé par l'entremise de leur part des revenus provenant du pipeline.

De plus, les Autochtones pourront jouer un rôle dans le domaine de l'approvisionnement, de la prestation des services et de la formation. Un plan est en place. Les discussions sont en cours depuis déjà deux ans avec le Northwest Community College de Terrace, qui se trouve à environ 150 milles au nord-ouest du site proposé, avec le College of New Caledonia à Prince George, avec le Northern Lights College à Dawson Creek, et avec la University of Northern British Columbia, à son campus principal de Prince George.

Ces discussions visent à nous permettre de cerner quels seront les besoins des employeurs: le type d'employé et le type de formation qu'ils rechercheront. Nous avons offert aux Premières nations l'occasion de participer à toutes ces discussions. Les chefs et les conseils des Premières nations ont été consultés à cet égard depuis déjà un bon moment. Évidemment, tous ne sont pas d'accord, et certains ont en fait décidé de ne pas participer aux consultations.

Enbridge et l'équipe chargée du développement doivent se mériter la confiance des Premières nations, obtenir également la compréhension de la collectivité et son approbation pour traverser les territoires traditionnels. J'ai été le maire de Prince George pendant 12 ans et le président du district régional — ce qui englobe une bonne partie de la région rurale — pendant plusieurs années, et nous entretenons d'excellentes relations avec nos voisins des Premières nations.

Trois des chefs que j'ai consultés sont très réceptifs à l'idée de participer au projet. Plus on se dirige vers l'Ouest, plus l'opposition s'intensifie. Nous sommes parfaitement conscients du fait que l'industrie du pipeline est chose nouvelle à l'ouest de Prince George. Il y a trois tracés qui viennent du nord-ouest de la Colombie-Britannique, qui passent par Prince George pour desservir la côte Sud, Vancouver et la vallée du Bas-Fraser. Il n'y a qu'un petit gazoduc qui va de Prince George, à l'ouest, jusqu'à Kitimat. Il s'agit de Pacific Northern Gas, qui assure l'approvisionnement en gaz naturel.

C'est nouveau, et c'est tout un défi, mais il reste que nous jugeons que les perspectives économiques, les possibilités en matière d'éducation et les débouchés à long terme pour les Premières nations existent; nous créons actuellement des partenariats. Je crois qu'ils seront établis au cours des six prochains mois et que nous pourrons à ce moment-là obtenir le consentement de la collectivité.

• (1135)

Le président: Monsieur Pomerleau, il ne vous reste plus de temps.

Monsieur Cullen, vous disposez d'un maximum de sept minutes.

M. Nathan Cullen (Skeena—Bulkley Valley, NPD): Merci.

Je tiens à vous remercier, messieurs, d'être venus nous rencontrer aujourd'hui.

Monsieur Kinsley, nous étudions la sécurité énergétique. Votre groupe a-t-il cherché à comprendre le risque de pertes d'emploi si le bitume non transformé était acheminé à l'extérieur de l'Alberta par le pipeline d'Enbridge?

M. Colin Kinsley: Je m'excuse, parlez-vous des problèmes associés au fait qu'il ne sera pas valorisé en Alberta? Non, parce que si j'ai bien saisi... Encore une fois, je suis président de l'alliance, un groupe qui veut s'assurer que le processus plutôt que le projet sera... J'ai parlé avec le maire Mandel d'Edmonton et avec d'autres intervenants qui m'ont posé la même question sur la valorisation, et le marché n'existe pas vraiment, c'est pourquoi il faut chercher à vendre notre produit sur d'autres marchés.

M. Nathan Cullen: La prochaine question a déjà été posée à d'autres témoins. Qui finance la Northern Gateway Alliance?

M. Colin Kinsley: La Northern Gateway Alliance est financée par Enbridge. J'ai une petite société de consultants et on m'a embauché à temps partiel pour assurer la présidence de l'alliance. Je suis la seule personne qui est rémunérée à ce titre. Pour tout dire, je reçois une aide administrative du bureau régional de Calgary et du bureau local d'Edmonton.

• (1140)

M. Nathan Cullen: Le maire actuel, votre successeur, le maire Rogers, a dit et je cite: « Je pense que tout le monde comprend bien qu'il s'agit d'un organisme qui relève d'Enbridge. Il n'y aura pas de surprise. C'est une stratégie de relations publiques ».

Approuvez-vous ce qu'a dit le maire de Prince George?

M. Colin Kinsley: Eh bien, oui et non. Il faut comprendre que le maire Rogers a fait partie de mon conseil municipal pendant neuf ans. À mon avis, il ne s'agit pas d'un effort de relations publiques. Je pense qu'il s'agit plutôt d'un effort d'information du public pour que les maires comme le maire Rodgers, le maire de Dawson Creek et le maire de Prince Rupert puissent être mis au courant des renseignements les plus pertinents.

M. Nathan Cullen: Le maire de Terrace a décidé de ne plus faire partie du comité consultatif communautaire puisqu'à son avis, il y avait beaucoup de conflits d'intérêts et il ne pouvait pas participer à ses travaux. Plus récemment, un maire de Kitimat, la communauté qui, semble-t-il, serait la plus avantagée par ce projet a dit, et je cite encore:

Pendant toute cette période, le groupe a changé, les postes vacants ont été comblés, de nouvelles personnes ont pris place autour de la table, mais pas un seul citoyen de Kitimat, seulement des représentants des entreprises qui devaient faire des profits. Le conseil consultatif communautaire est, à toutes fins pratiques, composé aujourd'hui de gens qui appuient le projet, des gens de la vallée du Bas-Fraser, de Terrace, quelques-uns de Kitimat, y compris notre responsable du développement économique, et les autres membres seront des employés d'Enbridge.

De plus, je ne sais pas comment vous pouvez appeler ce groupe un « conseil consultatif communautaire » lorsque la majorité des membres viennent de l'extérieur de la ville ou de la région.

C'est Enbridge qui a mis sur pied ces conseils consultatifs communautaires, n'est-ce pas?

M. Colin Kinsley: Ces conseils existent — et je crois qu'il y en a sept — depuis environ un an et demi. Je dois vous reprendre, monsieur Cullen; ce n'était pas le maire de Kitimat qui a tenu ces propos. La mairesse est Joanne Monaghan. Ces commentaires viennent de...

M. Nathan Cullen: Ah, non, je ne citais pas le maire de Kitimat.

M. Colin Kinsley: Je pensais que vous aviez dit que c'était le maire.

M. Nathan Cullen: Le maire de Terrace a décidé de ne plus participer aux travaux du conseil consultatif communautaire...

M. Colin Kinsley: Oui, j'ai entendu cela, mais...

M. Nathan Cullen: ... et un conseiller de Kitimat...

M. Colin Kinsley: ... Je croyais que vous aviez dit le maire de Kitimat. C'est Randy Halyk. Il faisait partie du conseil. C'est sa décision personnelle de ne plus siéger au conseil... et ce sont là ses opinions.

M. Nathan Cullen: Oui.

Je veux simplement avoir quelques précisions sur une chose que vous avez mentionnée plus tôt. Avez-vous bien dit que les Américains décident du prix de nos ressources énergétiques?

M. Colin Kinsley: Pour notre pétrole, c'est notre seul marché; 99 p. 100 de notre pétrole est expédié aux États-Unis.

M. Nathan Cullen: C'est étrange puisque nous discutons de sécurité énergétique et que des représentants de pétrolières ont comparu devant le comité et nous ont dit qu'il s'agissait d'un produit vendu dans le monde entier et que les Américains ne contrôlaient pas le prix, mais que c'était le marché qui contrôlait le prix.

Vous avez dit dans une lettre ouverte destinée aux députés, que vous avez signée ici et qui a été publiée dans nombre de journaux nationaux... Je suppose qu'Enbridge a payé pour cela aussi.

M. Colin Kinsley: C'est exact.

M. Nathan Cullen: Vous avez dit, « Ne vous laissez pas tromper par un battage ». Parlez-vous de quelqu'un en particulier lorsque vous parliez des mensonges?

M. Colin Kinsley: Non, c'est un thème général qu'on m'a signalé — parce que j'ai en fait une adresse de courriel à titre de président de l'alliance — dans certaines des déclarations et des choses de ce genre qui, à mon avis, ne sont pas exactes.

M. Nathan Cullen: Enbridge a dit dans sa demande qu'il ne peut pas être responsable des problèmes entourant le transport. Est-ce exact?

M. Colin Kinsley: Je pense que lorsque le produit, peu importe le produit, est placé à bord d'un bateau, il devient la responsabilité de l'expéditeur.

M. Nathan Cullen: Enbridge est une entreprise de pipelines.

M. Colin Kinsley: C'est exact.

M. Nathan Cullen: Les billes de bois brutes...

M. Colin Kinsley: Mais aux termes de la proposition, Enbridge évaluera qui sont ces transporteurs. Ils devront respecter les normes établies par le Canada et par Enbridge avant que le produit ne soit transféré à bord des bateaux.

M. Nathan Cullen: Vous vous déplacez beaucoup sur l'autoroute 16.

M. Colin Kinsley: Oui.

M. Nathan Cullen: Vous avez vu ce qui s'est passé dans le secteur forestier, avec les moulins qui ferment leurs portes et les communautés qui sont durement ébranlées.

M. Colin Kinsley: Certainement.

M. Nathan Cullen: Les exportations de billes de bois non transformées ont-elles aidé ou pas l'industrie de la valeur ajoutée de deuxième transformation en Colombie-Britannique tout particulièrement?

M. Colin Kinsley: Eh bien, j'ai des amis qui travaillent dans le secteur forestier dans la région de Terrace. Aucun moulin n'est ouvert, et même le moulin de Rupert a fermé ses portes. Je pense que les exportations de billes non traitées ont aidé, parce qu'il est peut être vrai que les travailleurs de moulin ne travaillent pas, mais les bûcherons eux travaillent. Préférez-vous que personne n'ait d'emploi?

M. Nathan Cullen: C'est une idée intéressante.

Nous avons invité Enbridge à comparaître devant le comité. L'entreprise a décidé de ne pas être des nôtres aujourd'hui. Nous avons demandé des précisions. Les représentants d'Enbridge ont dit

publiquement et m'ont dit personnellement — et à vous aussi probablement — qu'ils ont pu obtenir 100 millions de dollars pour la promotion du projet de pipeline Northern Gateway d'Enbridge, mais ils ne sont pas disposés à nous dire d'où vient cet argent.

Savez-vous d'où vient cet argent?

M. Colin Kinsley: Non. Il y a des participants à cette proposition, et comme toute personne juste le saurait, ils ne divulgueront pas ceux qui financent le processus d'examen, ou un projet, si je peux m'exprimer ainsi. Il n'y a pas de permis, et plus de 100 millions de dollars seront consacrés à la préparation de la demande.

M. Nathan Cullen: Monsieur Sterritt, en Colombie-Britannique, pouvons-nous attribuer une partie des déclarations officielles et publiques faites par les Premières nations à l'égard de l'exportation de 500 000 barils de bitume brut par jour par le pipeline d'Enbridge à Kitimat?

• (1145)

M. Art Sterritt: D'après nous, environ 100 p. 100 des Premières nations s'opposent à ce projet actuellement. L'Union des chefs autochtones de la Colombie-Britannique, le Sommet des Premières nations, le groupe des tribus du Fraser, et les tribus de la côte ont toutes déclaré qu'elles s'opposaient au projet.

Il faut bien comprendre que ce n'est pas parce qu'Enbridge a conclu ou non des protocoles d'entente avec certaines Premières nations qu'il s'agit là d'un geste d'appui. Les protocoles sont un mécanisme que les promoteurs sont encouragés à signer avec les Premières nations afin de créer des liens plus étroits avec elles. En fait, il y a cinq ans, le groupe Coastal First Nations a conclu un protocole avec Enbridge, et pourtant, nous nous opposons au projet.

Je sais personnellement qu'aucune Première nation de la Colombie-Britannique n'appuie le projet Northern Gateway d'Enbridge.

Je ne sais pas si cela répond à votre question, Nathan.

M. Nathan Cullen: Oui.

Monsieur Sterritt, je veux m'assurer que je comprends bien...

Le président: Monsieur Cullen, je regrette, mais vous n'avez plus de temps.

M. Nathan Cullen: Merci.

Le président: En passant, j'aimerais signaler, monsieur Cullen, que je crois que vous avez dit qu'Enbridge avait refusé de venir. Ce n'est pas exact. On a invité le représentant d'Enbridge. Il ne nous a pas encore répondu. Si nous décidons de prolonger notre étude, ce dont j'aimerais discuter pendant 15 minutes à la fin de la réunion de mardi, il se pourrait fort bien, si nous leur accordons plus de temps, que les représentants d'Enbridge décident de venir rencontrer le comité. Nous le saurons à ce moment-là.

M. Nathan Cullen: Ce serait une très bonne idée. Je vous remercie de cette précision, monsieur le président.

Le président: Je voulais simplement remettre les pendules à l'heure.

Nous passons maintenant à M. Harris, qui dispose d'un maximum de sept minutes.

M. Richard Harris (Cariboo—Prince George, PCC): Merci, monsieur le président.

Je suis vaincu qu'il s'agissait simplement d'un oubli de la part de M. Cullen.

Monsieur Kinsley, nous sommes très heureux de vous accueillir aujourd'hui.

J'aimerais me concentrer sur une question particulière pour voir si j'ai bien compris le processus d'examen environnemental exhaustif qui doit être fait sur le projet avant même qu'on ne songe à commencer les travaux pour le pipeline.

De plus, si j'ai bien compris, les pétroliers dont nous parlons sont des bateaux très modernes qui ont tout le matériel pour la sécurité, qui sont munis de double ou triple coque, qui sont compartimentés, et qui sont construits pour éviter tout déversement important en cas de collision avec un rocher ou quelque chose de ce genre. Si on ajoute la technologie GPS, domaine dans lequel je ne suis pas un expert non plus, je crois que l'on peut trouver l'emplacement d'un bateau de 400 à 500 pieds à quelques pouces près. Puis il y a les remorqueurs, qui seront obligatoires et qui auront pour mission de guider les bateaux dans les chenaux; de plus, Enbridge s'est engagée à accroître les mécanismes d'intervention en cas de déversement et à tenir ses promesses également.

Un jour, il y aura la fin du monde, mais dans le cas qui nous occupe, je crois que le danger d'un incident — quelque chose qui pourrait se produire — est étudié dès maintenant et si, malheureusement, quelque chose devait se produire, et il se pourrait fort bien que rien ne se produise, les dispositions auraient déjà été prises pour...

Mais MM. Cullen et Sterritt ne semblent pas vouloir tenir compte de ces précautions, de ces processus, de ces règlements, de ces engagements qui existeront avant même que l'on commence les travaux de construction, avant même qu'une seule goutte de pétrole ait été acheminée... Qu'en pensez-vous?

Je m'excuse, mon intervention était trop longue.

M. Colin Kinsley: Monsieur le président, si vous le permettez, je pourrais formuler des observations sur l'industrie, parce que dans ma vie antérieure, je travaillais dans l'industrie du pipeline et j'ai été surintendant de la construction pour le Nord de la Colombie-Britannique chez BC Gas.

Tout a changé. En ce qui a trait à l'intégrité de la canalisation, à partir des usines à Regina à l'heure actuelle, il s'agit d'un nouveau processus de fabrication de l'acier et de la canalisation. Autrefois, on entourait la canalisation avec du papier goudronné pour combattre la corrosion. Maintenant, on applique cette résine d'époxy protectrice directement sur la canalisation. C'est la même chose... J'aimerais en parler brièvement. Il y a près de 22 ans, le désastre de l'*Exxon Valdez* dans le golfe du Prince William constituait un désastre environnemental catastrophique, cela ne fait aucun doute. Mais une telle catastrophe ne s'est pas reproduit depuis, parce que les règlements ont changé dès le lendemain.

Une des bonnes choses de l'être humain, c'est qu'il apprend de ses erreurs. Près de 90 p. 100 du pétrole mondial est acheminé au moyen de pétroliers. Et le pétrole est transporté aux pétroliers au moyen de pipeline. J'espère que nos spécialistes pourront vous fournir des données techniques relativement aux statistiques. Sur les tableaux, la courbe des volumes de pétrole va croissant, tandis que celle des accidents décroît, parce que nous avons retenu des leçons. Le monde a changé.

Un rapport a été produit. Malheureusement, je n'ai pas eu le temps de l'examiner en détail parce qu'il est assez volumineux. Les possibilités d'un déversement de pétrole sont de l'ordre de un tous les 200 ans ou quelque chose comme cela. M. Sterritt a parlé des scénarios de la pire éventualité, et je pense qu'il s'agissait du scénario de la tempête parfaite et dans ce cas, l'occurrence était d'environ un sur 2 000. Le comité a accès à ces données techniques dans la soumission qu'Enbridge a déjà présentée à JRP.

● (1150)

M. Richard Harris: M. Cullen parle de choses qu'il faut faire avant que les pétroliers ne commencent à circuler et que le pipeline ne soit construit. Si je comprends bien, il y a un engagement à cet égard non seulement de la part des organismes de réglementation, mais également de la part des partisans: ils doivent comprendre que c'est une obligation à respecter avant de faire quoi que ce soit.

M. Colin Kinsley: Tout à fait. Enbridge est une compagnie de transport. Il faut l'imaginer comme étant une entreprise de camionnage sans les roues et les pneus. C'est un pipeline. Elle doit acheminer le produit pour lequel elle a soumissionné du producteur au client. Chaque goutte doit se rendre à destination. Voilà comment on accroît la valeur pour les actionnaires; voilà comment les profits sont générés. Cette entreprise n'aura pas recours à des raccourcis pour atteindre ses objectifs. Le tout se fera dans le respect des normes de calibre mondial du Canada ainsi que selon les lignes directrices opérationnelles de renommée internationale d'Enbridge.

M. Richard Harris: Soyons clairs: il ne s'agit pas simplement d'un projet qui sera profitable pour l'Alberta, certaines zones de la Colombie-Britannique et la côte Ouest. En fait, ce projet fait partie de l'économie canadienne. Il contribuera en impôt au trésor fédéral, ainsi qu'au trésor provincial, et il contribuera à payer pour chacun des programmes de dépense que nous avons, y compris tous les programmes sociaux, les programmes d'aide à l'emploi, les programmes d'éducation et les programmes de santé. Or, si un programme est financé par le gouvernement fédéral ou les gouvernements provinciaux, sa seule source de financement demeure les recettes fiscales.

Tandis que les gens comme M. Cullen veulent que leur partie de la province demeure victime de la récession mondiale, tandis que le reste du Canada commence à s'en sortir, j'ose espérer que les possibilités d'emploi et les avantages économiques qui pourraient profiter aux collectivités le long du trajet de ce pipeline pourraient être très intéressants, et je pense que certaines personnes n'y prêtent pas suffisamment attention.

M. Colin Kinsley: Il s'agit de nombres faramineux, mais ce qui me tient le plus à coeur a trait aux administrations locales. Il s'agit autrement dit de la fiscalité des administrations locales, soit les taxes municipales qui permettent de payer pour des services municipaux comme la gestion de déchets solides, le service 911, les parcs régionaux et toutes ces choses dont profiteront les collectivités au cours des 30 années du cycle de vie économique du pipeline et dont la valeur s'élève à près d'un milliard de dollars. Les petites et les grandes collectivités de Bruderheim, en Alberta, à Kitimat, en Colombie-Britannique, pourront tirer profit de ces avantages économiques.

M. Richard Harris: Merci.

Le président: Merci, monsieur Harris.

Nous avons trois témoins par vidéoconférence dans la deuxième partie de notre séance. Étant donné qu'il faut un peu plus de temps pour nous installer, nous allons nous arrêter un peu plus tôt dans ce volet.

Merci, monsieur Kinsley, et merci beaucoup, monsieur Sterritt, de comparaître devant notre comité aujourd'hui. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Nous allons suspendre la séance pendant quelques minutes, le temps de nous installer pour recevoir le deuxième groupe de témoins.

• _____ (Pause) _____

-
- (1200)

Le président: Nous allons maintenant reprendre notre séance sur la sécurité énergétique.

Le deuxième groupe est composé de trois témoins, qui seront de nos nôtres par vidéoconférence. Le premier vient de Prince Rupert, en Colombie-Britannique, et il représente la United Fishermen et Allied Workers' Union des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile. Il s'agit d'Arnold Nagy, président de la Section locale n° 31.

Allez-y, je vous prie, monsieur Nagy; vous avez jusqu'à sept minutes.

M. Arnold Nagy (président, Section locale 31, United Fishermen and Allied Workers' Union - Travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile): Merci, monsieur le président, et merci aux membres du comité de me permettre de m'adresser à eux aujourd'hui.

Je m'appelle Arnold Nagy et je représente la United Fishermen and Allied Workers' Union des travailleurs et travailleuses canadiens de l'automobile.

Je travaille dans l'industrie de la pêche depuis 32 ans. Et je suis le président de la Section locale n° 31 de notre syndicat et je préside également le comité de l'environnement. Tout le travail effectué par notre comité d'environnement est fait sur une base volontaire. Tous les frais connexes sont entièrement remboursés par nos membres à partir des cotisations syndicales que nous percevons.

- (1205)

L'industrie de la pêche a été une constante économique sur la côte Nord depuis plus de 100 ans; elle a fourni de l'emploi à toute une série de générations de travailleurs à terre et de pêcheurs. Ces travailleurs et ces pêcheurs ne viennent pas uniquement de la collectivité de Prince Rupert où j'habite. Bon nombre d'entre eux proviennent aussi de la collectivité des Premières nations environnante et de collectivités non autochtones, y compris celles situées à une centaine de milles sur la rivière Skeena.

En moyenne, l'industrie de la pêche fournit 135 millions de dollars aux économies de ces régions. Avec l'effondrement de l'industrie forestière en Colombie-Britannique, l'industrie de la pêche est maintenant le plus important employeur privé de la côte Nord et centrale de la Colombie-Britannique.

Notre syndicat défend depuis bon nombre d'années l'environnement d'eau douce et l'environnement marin sur lesquels reposent les pêches. Qu'il s'agisse de l'épandage de pesticide, des pratiques forestières, de l'exploration du pétrole et du gaz marin, du forage du méthane de houille ou de barrages sur des rivières importantes, nous nous sommes battus pour préserver l'environnement de nos ressources halieutiques sur lesquelles nous comptons pour gagner notre vie. C'est pourquoi nous vous faisons part de nos préoccupations aujourd'hui.

Encore une fois, je me vois obligé de vous présenter notre position afin de garantir que nos préoccupations sont entendues. Nous sommes les témoins d'une façon de penser sans précédent digne de la ruée vers l'or dans le Nord, qui menace l'avenir de l'industrie de la pêche, des nombreuses communautés côtières qui en dépendent et des personnes qui travaillent dans ce secteur.

Au fil des ans, nous avons été les témoins de nombreuses propositions qui posent des risques à la rivière Skeena et au milieu

environnant, qui pourraient menacer la migration des saumons pour toujours. Chaque fois que nous avons présenté nos préoccupations, on nous a accusés d'être des oiseaux de malheur ou bien de diffuser de l'information erronée. Je dirais plutôt que nous devons protéger notre gagne-pain et l'environnement duquel nous dépendons et que c'est la façon responsable d'agir si nous voulons préserver cette industrie pour les générations à venir.

Shell a récemment fait des propositions pour forer pour du méthane de houille au confluent des rivières Nass, Stikine et Skeena, qui est également connu sous le nom de Klappan ou Sacred Headwaters. Un accident dans ce projet proposé éliminerait trois rivières à saumon d'importance et ruinerait le gagne-pain de tous ceux et celles qui dépendent de ces rivières pour assurer leur subsistance. L'industrie du tourisme, les guides et l'ensemble de l'industrie de la pêche commerciale dans le Nord — tout cela serait détruit.

Aujourd'hui, encore une fois, la question des pipelines et des pétroliers refait surface, et l'on ne tient pas compte des économies régionales ni des industries qui seraient touchées s'il survenait un accident. Le fait est que l'on veut construire deux pipelines afin de transporter du bitume à Kitimat afin qu'il puisse être chargé sur des pétroliers avec le condensat et exporté en Alberta.

Je trouve cela intéressant, mais je ne suis pas surpris d'entendre que ceux qui veulent construire un port pétrolier à Kitimat essaient de nous rassurer sur la sécurité de ces propositions, au même moment où M. Scott Vaughan, le commissaire à l'environnement et au développement durable, sonne l'alarme en déclarant que le Canada ne peut pas faire face à un important déversement de pétrole provenant d'un pétrolier. Il a été troublé par le manque de préparation du gouvernement, étant donné qu'un déversement pétrolier est rapporté à la Garde côtière canadienne quotidiennement.

- (1210)

Monsieur le président, ces emplois de l'industrie de la pêche sont des emplois permanents et bien rémunérés qui offrent du travail à des milliers de résidents de la Colombie-Britannique. Le pipeline créera des emplois à court terme dans le secteur de la construction, mais une fois la construction terminée, ce genre de projet ne permettra pas de créer de nombreux emplois à temps plein.

Est-il vraiment logique de ne pas nous pencher sérieusement sur la façon dont nous nous sommes emballés par cette mentalité de ruée vers l'or visant à maximiser les profits, peu importe les coûts? Je pense que non. Nous devons être prêts à examiner ces questions avec tout le bon sens nécessaire pour protéger notre environnement et les nombreuses collectivités qui seront touchées par les décisions qui seront prises. Nous aurons payé un prix économique très élevé pour reconstruire notre ressource salomonique et les autres ressources halieutiques dans le Nord, et nos collectivités ne peuvent pas se permettre d'affronter un autre soubresaut économique si la pêche commerciale était endommagée.

En tant que membre de la Nation haïda, je peux vous dire que l'industrie de la pêche a été une partie importante de l'histoire de ma famille pour plus de 100 ans, et les ressources halieutiques pour plus de 10 000 ans. Je vous le mentionne, parce que la question de la compensation fait toujours surface comme étant une façon d'alléger les craintes de déversement ou de dommages à l'environnement lorsque survient un accident. J'ai passé bien des nuits blanches à réfléchir à cette question et à essayer de trouver une réponse que personne n'est prêt à donner.

Voici la question qu'il faut se poser, monsieur le président, lorsque survient un accident: comment de l'argent pourra-t-il compenser la destruction de la culture des peuples des Premières nations vieille de plus de 10 000 ans? Comme je vous l'ai dit, je n'arrive pas à trouver de réponse, et je n'arrive pas à trouver quelqu'un qui serait prêt à me répondre.

Deuxièmement, nous qui faisons partie de l'industrie de la pêche ne voulons pas vivre grâce à des paiements d'indemnité. Nous voulons pêcher. Nous voulons transformer le poisson dans nos usines. C'est ce que nous faisons de mieux, et c'est pour cette raison que nous sommes parmi les meilleurs au monde. Le saumon en conserve canadien est considéré à juste titre comme étant le meilleur au monde. Le saumon rouge de la rivière Skeena est le seul saumon en conserve qui possède son propre code d'identité. La boîte indique qu'il s'agit d'un poisson qui a été capturé dans la rivière Skeena en raison de la qualité extrême de ce produit qui est mis en conserve.

Nous voulons continuer de travailler dans l'industrie de la pêche pendant de nombreuses générations à venir, et nous voulons pouvoir passer le relais aux générations futures. Aujourd'hui, nous avons la possibilité d'aider à vous renseigner sur nos préoccupations afin que vous puissiez nous aider à protéger notre gagne-pain et comprendre nos inquiétudes à cet égard.

En tant que Canadiens, nous ne pouvons pas nous permettre de laisser libre cours à cette mentalité de ruée vers l'or dont nous sommes tous témoins. Nous devons être en mesure de reprendre le contrôle, de prendre du recul et de veiller à ce que nos collectivités futures et nos moyens de subsistance ne soient pas à risque afin d'accroître la marge de profit des actionnaires et des grandes sociétés.

Par le passé, j'ai été accusé, monsieur le président, de servir de prête-nom pour faire avancer les intérêts américains qui veulent accéder à notre pétrole en travaillant pour bannir la circulation de pétroliers et contre le projet de pipeline d'Enbridge. Je puis assurer le comité que cela n'a rien à voir avec mes objectifs. Je veux tout simplement défendre les collectivités et l'industrie qui me permet de gagner ma vie, je veux défendre l'environnement, un environnement sain duquel découle ces possibilités économiques dans la collectivité où j'habite.

J'aimerais faire savoir au comité que je travaille également comme débardeur au port de Prince Rupert. Nous dépendons de l'industrie du transport pour ce travail. J'aimerais que vous sachiez que je n'ai reçu que des bons commentaires de la part de mes collègues de travail à Maher Terminals relativement aux efforts réalisés par notre syndicat pour faire connaître les préoccupations de nos collectivités côtières et pour les protéger, ainsi que leur économie et l'environnement duquel nous dépendons tous beaucoup ici dans le Nord.

Monsieur le président, les Premières nations disent que l'on ne peut pas séparer le poisson des gens. Le bien-être de nos collectivités et de la mer sont inséparables. Les pêcheurs disent que la mer fait partie de leur âme.

Les pêcheurs commerciaux sont optimistes et pensent que la logique prévaudra et que nos collectivités continueront de profiter d'un habitat marin intact, de stocks de poissons abondants et de pêches en santé pour de nombreuses générations à venir.

•(1215)

En terminant, monsieur le président, j'aimerais vous remercier de m'avoir permis de vous parler de cette question.

Le président: Merci, monsieur Nagy, de votre exposé, et merci d'avoir pris le temps d'être avec nous aujourd'hui.

Notre second témoin comparait également par vidéoconférence. De Calgary, en Alberta, représentant l'Association canadienne de pipelines d'énergie, nous recevons Mme Brenda Kenny, présidente et première dirigeante. Dès que nous vous recevrons par vidéo, nous vous demanderons de commencer, madame Kenny.

Mme Brenda Kenny (présidente et première dirigeante, Association canadienne de pipelines d'énergie): Merci.

Le président: Très bien. Nous vous recevons maintenant. Vous pouvez commencer votre déclaration liminaire.

Mme Brenda Kenny: Merci beaucoup.

Le président: Excusez-moi. Avant que nous puissions vous permettre de prendre la parole, vous allez devoir enlever ce logo des Flames de Calgary, parce que je ne peux tout simplement pas en supporter la vue.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Allez-y, je vous prie.

Une voix: Je serai le premier à poser des questions par la suite et je viens de Montréal, si vous voulez vous amuser.

Mme Brenda Kenny: C'est la première fois que je suis dans cette pièce...

Des voix: Oh, oh!

Mme Brenda Kenny:... et dès que j'y suis entrée ce matin, je me suis dit, eh bien, j'espère qu'il n'y a pas de fans des Sénateurs ou des Leafs dans la salle de comité.

De toute façon, je suis ici pour représenter le secteur des pipelines. Et je vais vous présenter quelques perspectives du point de vue de ce secteur.

Bien sûr, les membres que je représente au sein de l'Association canadienne de pipelines d'énergie comprennent toutes les principales compagnies de transmission d'hydrocarbure par pipeline au Canada. Je pense que vous disposez des quelques diapositives que je vous ai transmises. J'espère que vous les avez bien reçues. Ce document contient des cartes et des photographies qui pourraient vous être utiles.

Si nous pensons au mouvement de l'énergie, nous sommes les autoroutes. Au moyen d'un réseau de plus de 100 000 kilomètres de vastes pipelines, nous assurons le transport de presque tout le pétrole et le gaz naturel qui est produit et utilisé au Canada. Les pipelines constituent de loin le moyen de transport le plus sûr pour de grandes quantités d'énergie.

Nous jouons un rôle essentiel pour ce qui est de garantir que le Canada a une place dans l'économie mondiale en évolution. En vérité, les intérêts des compagnies membres de notre association contribuent de façon cruciale aux intérêts du grand public. L'énergie que nous livrons est essentielle à notre survie, qu'il s'agisse de chauffer ou d'alimenter les maisons, les industries, les hôpitaux ou les écoles. Cela permet de transporter la nourriture que nous consommons. C'est ce qui fait que nous avons de l'eau potable dans nos robinets tous les jours. C'est grâce à cette énergie que nous pouvons transporter des personnes, des biens et de l'information et ce qui fait en sorte que nous pouvons avoir une qualité de vie incomparable d'un bout à l'autre du Canada.

Mes observations aujourd'hui présentent la perspective d'un des plus grands secteurs énergétiques, et je veux vous dire qu'elles découlent d'un sens aigu du devoir. Nous devons permettre au pays de répondre à ces besoins énergétiques tout en favorisant le commerce, et il nous incombe par-dessus tout de répondre à ces besoins tout en assumant des responsabilités claires pour la sécurité et la protection de l'environnement. Nous avons également le devoir de prendre la parole lorsque nous voyons des signes de danger qui touchent les intérêts publics du Canada. Mes observations aujourd'hui vous présenteront le point de vue des entreprises de pipelines et je mettrai l'accent sur le commerce, la sécurité et la réglementation.

D'abord, pour ce qui est du marché et du commerce, le Canada est et a toujours été une nation commerçante, et ce, dès le début de notre nation. En effet, de tous les pays membres du G8, nous sommes celui qui dépend le plus du commerce. Cela signifie qu'une grande part de ce qui crée la qualité de vie des Canadiens est liée au commerce.

Dans l'Ouest, l'importance stratégique de la porte d'entrée du Pacifique est bien comprise par les gouvernements de tous les niveaux, et elle est intimement liée à notre prospérité passée, présente et future. Les produits énergétiques ne sont pas une nouvelle composante de ce portrait.

La situation du Canada du point de vue de l'énergie à l'échelle mondiale est unique en son genre. Notre pays a des possibilités inégalées. Les sables bitumineux, par exemple, renferment 170 milliards de barils de pétrole. Cela représente la moitié de toutes les ressources accessibles du monde. Le secteur énergétique représente environ le quart de toute la valeur des actions à la Bourse de Toronto.

Il faut se rappeler qu'il ne s'agit pas seulement de grandes entreprises. Cela concerne également les gens, les retraités et les parents qui font des économies pour l'éducation de leurs enfants. Il s'agit de capitaux à investir pour notre avenir. Au cours des 25 prochaines années, les investissements dans les sables bitumineux devraient stimuler la création d'environ 500 000 emplois et représenter environ 491 milliards de dollars de recettes pour le gouvernement.

Du point de vue de la côte Ouest, les pipelines représentent la possibilité de faire en sorte que les ressources du Canada puissent être exportées dans le monde tout en contribuant à la prospérité locale et régionale. Les économies en expansion du côté ouest de l'océan Pacifique — y compris la Chine, le Japon et l'Inde — ont besoin d'énergie, et le Canada doit concurrencer avec d'autres fournisseurs d'énergie. En veillant à ce que ces marchés soient accessibles au Canada, nous pourrions assurer la diversité essentielle à notre économie axée sur le commerce. Cela permettra également de créer et de renforcer d'importantes nouvelles relations commerciales qui accroîtront le pouvoir et l'influence du Canada à l'échelle de la communauté internationale. Si l'on pense à l'avenir au cours des 20 prochaines années, on constate que les secteurs des pipelines comptent investir 80 milliards de dollars.

Lorsque nous tenons compte de l'énergie du point de vue de la sécurité et de la durabilité, nous devons reconnaître que les intérêts à long terme du Canada traversent bien des décennies et peut-être même des siècles. Mais essayez d'imaginer aujourd'hui un monde où il n'y a pas de livraison d'énergie.

• (1220)

À titre de comparaison en termes d'infrastructure cruciale, imaginez si nous n'avions pas construit le chemin de fer Canadien Pacifique. Je pense que la carte du Canada serait indéniablement différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Ou bien imaginez la Voie

maritime du Saint-Laurent et les répercussions qu'elle a eues au fil des ans. La mise en place d'une bonne infrastructure a des répercussions profondes non seulement pour le temps présent, mais pour bien des années à venir.

La sécurité est la première priorité, et elle représente un devoir essentiel et un intérêt primordial pour les entreprises de pipelines. Dans nos activités quotidiennes, rien n'est plus important, et nous n'obtenons aucun avantage compétitif à faire des économies en matière de sécurité et d'environnement. En effet, nous dépensons plus de 1,6 milliard de dollars annuellement pour promouvoir la sécurité.

Notre système figure parmi les plus perfectionnés au monde. La conception et l'installation des pipelines ont une faible incidence, et les pipelines, contrairement aux autoroutes et aux chemins de fer, permettent de restaurer l'environnement pour que les habitats redeviennent productifs pour les animaux sauvages une fois la construction terminée. Pour ce qui est de nos opérations maritimes et de nos pipelines, nos compagnies membres s'emploient constamment à mettre à jour et à perfectionner les normes de sécurité et les normes environnementales.

Nous avons également agi de façon proactive dans la mise au point de nouvelles technologies, comme les technologies de pointe de surveillance 24 heures par jour sept jours par semaine, qui comprennent des centres de contrôle, des centres éloignés et des dispositifs d'arrêt automatique. Il en va de même pour la planification en cas d'urgence et les inspections internes qui nous permettent de recueillir de nouvelles données essentielles pour assurer le maintien de ces systèmes en toute sécurité. Ces avancées technologiques combinées se traduisent par une amélioration considérable de la sécurité au cours des 20 dernières années. Toutefois, nous ne pouvons pas nous asseoir sur nos lauriers, et ce n'est pas ce que nous ferons. Nous comprenons notre devoir et notre responsabilité à l'égard de la protection de l'environnement et du grand public, et nous sommes résolu à continuer à apporter des améliorations.

De toute évidence, le Canada veut de l'énergie et des échanges commerciaux et il en a besoin. Lorsque des projets sont nécessaires pour assurer la livraison de l'énergie, les règlements ont une incidence sur l'activité économique. Ils protègent le public et l'environnement et permettent d'agir sans toutefois imposer de restrictions absolues.

La prise de décision intégrée, la participation des intervenants et les consultations des peuples autochtones sont les principales composantes du développement durable. Les projets portant sur les ressources naturelles ne font pas exception. Notre mosaïque historique de lois et d'interdictions peut créer un faux sens de sécurité et saper la capacité de maximiser les résultats et d'ajuster les concepts lorsque c'est nécessaire.

Si un projet est dans l'intérêt du public, il doit être intégré, et nous croyons que, idéalement, avec le temps la réglementation sera améliorée au Canada, ce qui donnera lieu à un projet, à une évaluation et à un véritable regroupement des dispositifs de sécurité et de protection environnementale. Les examens de longue haleine ne sont pas forcément les meilleurs.

Des consultations efficaces et des examens en temps voulu axés sur les enjeux stratégiques doivent comporter les éléments suivants: les décisions doivent être transparentes, il faut assurer un bon suivi et une bonne surveillance. Les mesures de suivi doivent avoir lieu après que l'on a déterminé si oui ou non un projet devrait voir le jour en fonction des intérêts publics. Les intérêts de tous les Canadiens et les devoirs des entreprises de pipelines sont liés à ces conditions. Il faut mettre sur pied un meilleur système de réglementation au fil des ans afin que nous puissions mettre l'accent sur ce qui est le plus important.

En attendant, l'industrie du pipeline a des responsabilités envers les Canadiens. Non seulement nous devons offrir les autoroutes nécessaires pour répondre aux besoins de consommation de la population et pour faciliter le commerce, mais nous devons également agir rapidement et de façon continue en ce qui a trait à la sécurité et à l'état de l'environnement.

Merci de votre attention.

Le président: Merci beaucoup de votre exposé.

Nous allons maintenant passer à notre troisième témoin. Mme Kaity Arsoniadis Stein, présidente et secrétaire générale de l'International Ship-owners Alliance of Canada.

Allez-y, je vous prie. Vous avez jusqu'à sept minutes.

Mme Kaity Arsoniadis-Stein (présidente et secrétaire générale, International Ship-owners Alliance of Canada inc.): Merci et bonjour.

Je m'appelle Kaity Arsoniadis Stein et je suis la présidente et secrétaire générale de l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Je suis aussi la directrice du Centre maritime international et vice-présidente de la Vancouver Maritime Arbitrators Association et fiduciaire de Insurance Dispute Resolution Services of British Columbia.

Je compare devant vous aujourd'hui au nom de l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Ce groupe représente des armateurs, des gestionnaires et des exploitants de navires locaux et internationaux qui contrôlent une flotte de plus de 500 navires océaniques et emploient plus de 10 000 travailleurs dans ses bâtiments et ses installations côtières.

Leurs entreprises canadiennes de Vancouver emploient directement plus de 340 cadres. Parmi les membres de l'alliance figurent un traversier canadien, un remorqueur côtier et une barge, ainsi que des sociétés internationales installées au Canada et employant des travailleurs canadiens depuis 1991.

À titre de membre de l'ISAC, je profite de ce qu'un des membres fondateurs de cet organisme est un fournisseur de services maritimes complets aux entreprises d'extraction pétrolière et gazière, qui transportent plus de 10 p. 100 du pétrole transporté par mer dans le monde. Outre ce membre de l'ISAC, il y en a plusieurs autres qui fournissent des services semblables, quoique à plus petite échelle.

Les membres de l'ISAC sont des sociétés canadiennes socialement responsables. Et elles ont acquis cette réputation à l'échelle internationale et s'efforcent d'inciter les entreprises maritimes à s'attaquer à la pollution atmosphérique en optant pour des carburants plus propres. Les organismes de réglementation nationaux, comme Environnement Canada, connaissent la contribution de l'ISAC à cet égard. L'ISAC garde le contact avec les autorités réglementaires canadiennes et souhaite poursuivre ces opérations dans le respect des objectifs de société du Canada.

Certains proposent d'interdire la navigation de pétroliers sur la côte Ouest du pays, mais aucune contrainte ou préoccupation

semblable n'a été évoquée pour la côte Est. Il y a lieu de s'interroger sur l'authenticité des motifs de ceux qui proposent l'interdiction de pétroliers sur la côte Ouest. Les exigences sont les mêmes pour les exploitants de navires sur la côte Est et sur la côte Ouest, et pourtant seule la côte Ouest est visée par les préoccupations environnementales qu'apparemment personne ne soulève pour la côte Est. Cette dichotomie nous porte à nous interroger sur les causes de cet état de choses.

D'après les observations récentes de certains journalistes, les inquiétudes environnementales exprimées ne seraient qu'un prétexte et l'interdiction proposée serait motivée par d'autres raisons d'ordre stratégique et économique. Je vous renvoie à l'article signé par Vivian Krause dans le *Financial Post* du 14 octobre dernier. Elle signale que les fondations américaines ont du mal à réaliser leur programme et financent des groupes environnementaux canadiens et autres pour faire avancer les intérêts américains de leurs contributeurs américains.

Ce qui nous amène à nous demander: pourquoi? Quelle est la stratégie du Canada? Certains de nos membres sont des experts du transport de pétrole dans le monde mais ils ne comprennent pas ce qui se passe au Canada et pourquoi cela se passe. S'agirait-il d'un complot des États-Unis pour s'assurer que le pétrole canadien ne puisse être exporté qu'au marché américain?

Nous estimons que le transport sûr et responsable des ressources canadiennes vers le marché international pourrait et devrait être une source de création d'emplois pour les collectivités côtières. La chaîne logistique d'extraction des ressources comprend l'exploration, la production et le transport des produits.

Permettez-moi de citer un extrait de l'ouvrage *Ethical Oil* de Ezra Levant. Les sables bitumineux de l'Alberta:

... constitueraient le plus important gisement de réserves de pétrole de la planète. D'après certaines estimations, ils renfermeraient de 1,7 billion à 2,5 billions de barils de pétrole. Le pétrole récupérable dans le Nord de l'Alberta pourrait approvisionner le monde en pétrole de façon stable pendant 100 ans.

On pourrait peut-être résoudre le dilemme engendré par l'interdiction des pétroliers en faisant valoir la création d'emplois durables pour les parties prenantes, qu'elles soient autochtones ou non. Le transport de ces produits pourrait créer des emplois durables si on créait et utilisait une flotte de pétroliers canadiens de capacité internationale, dont le siège social serait au Canada, qui emploierait des travailleurs canadiens et transporterait des ressources canadiennes. Une flotte canadienne avec des équipages canadiens respecterait nos normes environnementales et s'efforcerait de répondre aux besoins du Canada.

● (1225)

On pourrait instaurer d'autres garanties, qui créeraient d'autres emplois, pour rassurer les villages côtiers, les industries liées à la pêche et le gouvernement avant même d'envisager d'interdire les pétroliers.

On pourrait, par exemple, augmenter le nombre de remorqueurs d'escorte, de pilotes et de routes de navigation spécifiées; on pourrait aussi conférer à certaines entreprises le statut de compagnie socialement responsable. Par ailleurs, ce qui est en rapport avec un dossier d'actualité, on pourrait maintenir en exploitation des stations de phare tenues par des gardiens qui assureraient la surveillance des côtes, ce qui permettrait de bâtir une solide infrastructure côtière tout en créant de nombreux emplois pour les groupes intéressés, autochtones ou non, le long de la côte Ouest.

Les secteurs de l'extraction et de l'exploration des ressources sont des employeurs majeurs, mais si on limite notre capacité de transporter ces ressources, cela ne fera que réduire les possibilités d'emploi dans ces domaines.

Nous estimons que la diversification du commerce est plus souhaitable que la dépendance à l'égard d'un seul marché. Si le Canada ne pouvait exporter ses produits à partir de la côte Ouest vers les régions du monde où il y a de la demande, comme l'Asie et l'Inde, cela réduirait forcément les marchés pour nos produits, les emplois que nous pourrions créer et les prix que nous pourrions demander.

L'interdiction des pétroliers sur la côte Ouest ne limiterait-elle pas les débouchés d'emploi dans le secteur pétrolier et gazier? Tant qu'on ne peut pas vendre un produit international, on ne peut pas exiger un prix international. Par conséquent, nous devrions inévitablement vendre nos produits à rabais. Est-ce là le but recherché par les États-Unis et accepterons-nous de participer à ce complot?

Sur la côte Est, les entreprises ont le choix de vendre leur pétrole aux États-Unis. En revanche, sur la côte Ouest, si on interdit la navigation de pétroliers, le pétrole extrait des sables bitumineux ne pourra plus être vendu sur le marché asiatique ou ailleurs. Par voie de conséquence, nous serons limités au seul marché américain.

Et, ce qui est ironique, c'est que les pétroliers américains continueront à faire la navette entre l'Alaska et l'État de Washington le long de la côte Ouest du Canada. D'après des statistiques récentes, il y aurait plus de 500 trajets de ce genre par année. En vertu de la Loi Jones, les navires battant pavillon américain peuvent aller d'un port américain à un autre port d'escale américain. Il sera bon de savoir pourquoi on achemine le pétrole le long des côtes au lieu de l'envoyer par pipeline.

La réponse est évidente: il s'agit de la sécurité d'approvisionnement des Américains. Ils ne veulent pas que leur pétrole entre au Canada par un pipeline, mais ils sont tout à fait prêts à recevoir par pipeline le pétrole canadien. Cela nous amène à nous demander encore une fois pourquoi? Le choix arbitraire de refuser au Canada l'accès aux marchés étrangers semble aller à l'encontre des principes de développement économique de l'Alberta et de la Colombie-Britannique, de même que de leurs collectivités autochtones et non autochtones.

Le Canada a les plus longues côtes du monde. Étant une nation commerçante, il doit poursuivre ses échanges commerciaux avec les pays du monde. Certes, il faut préserver les règles de protection de l'environnement du Canada, mais les concilier avec la nécessité de poursuivre le commerce mondial.

Pensez à la Norvège, un pays beaucoup plus petit que le Canada, qui affiche un PIB nominal de 88 000 \$ par habitant, alors que le nôtre s'établit à 40 000 \$ par habitant. L'exploitation pétrolière et gazière est l'épine dorsale de l'économie de la Norvège. Le ministre du pétrole et de l'énergie a récemment indiqué que le gouvernement de la Norvège visait à ce que le pays demeure longtemps un fournisseur important de pétrole et de gaz aux marchés mondiaux. Les Norvégiens soutiennent cette industrie avec enthousiasme.

Nous invitons le Parlement et le comité à chercher un équilibre des exportations de toutes les ressources naturelles à partir de la côte Ouest. Nous vous encourageons aussi à reconnaître le bien-fondé de permettre aux producteurs de ressources naturelles canadiennes de prendre part aux échanges commerciaux mondiaux.

Merci de votre attention.

• (1230)

Le président: Merci beaucoup, madame Arsoniadis Stein.

Je vais donner la parole immédiatement à M. Coderre, pour sept minutes.

[Français]

L'hon. Denis Coderre (Bourassa, Lib.): Monsieur le président, depuis deux jours, j'entends tellement la théorie de la conspiration que l'on devrait appeler Mel Gibson pour faire la suite du film.

[Traduction]

Kalispera, madame Arsoniadis Stein. Comment allez-vous?

Je vous vois sourire. C'est déjà bon signe.

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Très bien...

Des voix: Oh, oh!

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Votre connaissance du grec m'impressionne.

L'hon. Denis Coderre: C'est parce que je mange trop de souvlaki. J'essaie de me corriger.

Mme Kaity Arsoniadis Stein: Très bien, monsieur, et merci bien.

L'hon. Denis Coderre: *Yasou*.

Cela veut dire « salut », n'est-ce pas?

À vous entendre, on croirait que ce sont les Américains qui fixent le prix du pétrole en ce moment. Je croyais que c'était...

• (1235)

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Je crois que la question...

L'hon. Denis Coderre: Vous disiez que les Américains faisaient grimper le prix du pétrole. N'est-ce pas ce que vous disiez?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. Je dis que si le Canada n'exporte ses ressources qu'à un seul marché...

L'hon. Denis Coderre: Très bien.

Mme Kaity Arsoniadis Stein: Il ne pourra obtenir qu'un seul prix sur le marché. Nous ne pourrions pas vendre nos produits à l'échelle internationale.

L'hon. Denis Coderre: Très bien. Vous aimez bien l'approche norvégienne. Pensez-vous que nous devrions imiter la Norvège?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Je pense que nous pourrions nous inspirer d'exemples en Norvège.

L'hon. Denis Coderre: Voulez-vous nationaliser le pétrole?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Là, c'est un autre sujet. Vous orientez cet échange vers un sujet complètement différent.

L'hon. Denis Coderre: Très bien. Je voulais simplement vérifier.

Êtes-vous membre du Parti conservateur?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Je vous demande pardon?

L'hon. Denis Coderre: Êtes-vous membre du Parti conservateur?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Je n'ai pas d'allégeance particulière, pour le moment.

L'hon. Denis Coderre: Bon, c'est un bon départ. Je voulais simplement vérifier.

Une voix: [Note de la rédaction: inaudible]

Des voix: Oh, oh!

L'hon. Denis Coderre: Je vais peut-être parler des Flames de Calgary un peu plus tard.

Il y a d'autres solutions, puisqu'il y a un pipeline au port de Vancouver. N'êtes-vous pas de cet avis? Voyez-vous, nous sommes en faveur de l'interdiction. À votre avis, l'expansion du pipeline qui existe déjà au port de Vancouver serait-elle une bonne solution de rechange?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Ce qui est étrange au sujet de l'interdiction, si on s'y arrête un peu...

L'hon. Denis Coderre: Je vous ai posé une question précise, madame.

Mme Kaity Arsoniadis Stein: Si on songe à l'interdiction, c'est...

L'hon. Denis Coderre: Ma question portait spécifiquement sur l'expansion du pipeline.

Mme Kaity Arsoniadis Stein: Oui, j'y arrive. Nous ciblons...

Le président: Monsieur Coderre, vous avez posé votre question. Je vous prie de laisser madame répondre.

Allez-y, madame.

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Bon. L'interdiction vise une zone précise du nord de nos côtes. Il interdit de partir de la côte ou d'y arriver, alors qu'en même temps — et c'est tout à fait ironique — des pétroliers naviguent de l'Alaska jusqu'à Cherry Point, dans l'État de Washington et Long Beach, le long de nos côtes, en toute liberté, grâce à ce qu'on appelle un droit de passage inoffensif. On interdit la circulation de nos navires près de nos côtes, mais on permet la navigation des navires américains dans les zones d'exclusion des pétroliers. C'est assez étrange...

L'hon. Denis Coderre: Merci. Je suis désolé, mais j'ai peu de temps.

J'adresse la même question à Mme Kenny. De plus, ce que vous avez dit au sujet du processus réglementaire m'a beaucoup intéressé. Qui en serait responsable?

Ma première question porte sur l'expansion du pipeline qui existe déjà au lieu d'en construire un autre.

Mme Brenda Kenny: Au sujet de l'expansion, je pense que vous avez raison de souligner le fait que l'infrastructure existe. Depuis plus de 50 ans, une partie du commerce se fait par le port de Vancouver, et cela se poursuit. Le système Kinder Morgan peut être agrandi, et même aujourd'hui on me dit que pour 10 barils envoyés à partir de là, environ un est à destination de l'Asie.

Je pense qu'il est important que les politiques publiques ne limitent pas les options du marché. Que le bon choix soit d'agrandir progressivement le système Kinder ou de mettre en place un nouveau système, il est essentiel que les décisions puissent être prises en fonction de l'échelle du développement du marché, de l'opportunité et du type d'investissement. Je ne suis pas convaincue qu'il faille choisir l'un ou l'autre.

Quant à la prise de décision réglementaire, là où je voulais en venir, c'est que du point de vue du développement durable, il est très important de tenir compte de ce qui fonctionne pour la société, les collectivités sociales et l'économie. La prise de décision intégrée est l'un des principes de Rio, tout comme la participation publique.

Vous avez parlé aujourd'hui de la surveillance. Pour tout pipeline international ou transprovincial, il y a la Loi sur l'Office national de l'énergie. Elle régit les grands pipelines qui traversent les frontières,

et je crois que cela est très logique, parce qu'ils sont liés au vaste réseau de pipelines de l'Amérique du Nord.

Il est également important de faire en sorte que les exigences de l'ACEE soient respectées. Depuis cette année, souvent cela peut être fait par un processus substitut afin de n'avoir qu'à faire une évaluation par projet.

Je demeure inquiète que l'émission de certains permis peut faire dérailler des gens très tard. Dans vos documents, il y a certaines photos de permis exigés qui ne sont évidemment pas très importants. Ils sont nécessaires lors de la conception de la construction finale mais ne sont pas particulièrement pertinents à la prise de décision générale d'intérêt public. Voilà le type de simplification qui nous permettra de consolider les décisions un peu mieux qu'aujourd'hui.

• (1240)

L'hon. Denis Coderre: Merci.

Le président: Posez une question brève pour obtenir une réponse brève, monsieur Coderre.

L'hon. Denis Coderre: Je cède la parole à mon collègue, Scott Andrews.

M. Scott Andrews (Avalon, Lib.): Ma question s'adresse à Kaity.

Hier, le Bureau du vérificateur général a publié un rapport dévastateur sur la capacité de la Garde côtière de répondre à un déversement pétrolier. Puisqu'elle est l'agence responsable, il est inquiétant qu'elle attend des sociétés de transport maritime qu'elles soient les premières à intervenir.

Si l'agence responsable du Canada n'a pas la capacité de nettoyer un déversement, comment pouvons-nous avoir confiance que les sociétés de transport maritime et leurs sous-traitants aient de l'équipement à jour et soient capables de nettoyer les déversements qui se produisent?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Merci.

Je pense qu'il faudra analyser plus en détail le rapport, mais je peux vous dire qu'il y a un système en cascade pour répondre au déversement de pétrole au Canada. En d'autres mots, la Garde côtière est le premier point d'intervention, mais en plus, et pas à un degré moindre... En fait, je dirais que le rôle principal revient au sous-traitant. Sur la côte Ouest, il y a Burrard Clean, qui, d'après moi, est l'organisation responsable du nettoyage. Alors je pense que les deux situations sont un peu différentes.

La Garde côtière a reçu le rapport du commissaire à l'environnement qui contient des recommandations. Excellent. Nous devons examiner ces recommandations et faire tous les efforts possibles pour les mettre en oeuvre et répondre à ce rapport.

[Français]

Le président: Merci, monsieur Coderre.

[Traduction]

Monsieur Pomerleau, vous avez un maximum de sept minutes.

[Français]

M. Roger Pomerleau: Merci, monsieur le président.

Peut-être que mon collègue, à la fin, posera également une question.

Premièrement, j'aimerais faire une remarque qui me semble évidente. Le sujet de notre étude porte sur la sécurité énergétique au Canada. D'après tout ce que j'ai entendu depuis ce matin — on a parlé de commerce, de prix, de clientèle, de livraisons plus efficaces —, je pense qu'on devrait appeler notre étude « La sécurité du commerce au Canada ». Ce serait plus approprié.

Cela étant dit, ma question sera pour Mme Kenny.

Madame Kenny, on parle de construire un pipeline jusqu'à la côte ouest. On sait que, parce qu'on nous l'a expliqué, il pourrait y avoir des problèmes d'entente avec les Autochtones, d'une part. Il y a certainement des risques environnementaux qu'on n'est absolument pas certain, si des accidents arrivent, de pouvoir traiter adéquatement.

Que penseriez-vous si, au lieu de dépenser 5 ou 6 milliards de dollars dans la construction d'un pipeline, quelqu'un, quelque part, se disait que ça vaut peut-être la peine de lancer une industrie de transformation ici?

C'est-à-dire qu'on continue à envoyer notre essence par pipeline aux États-Unis, on s'installe ici, on dépense notre argent, on l'investit en capital de risque dans la transformation des produits et on enverra des matières plastiques ou autres n'importe où dans le monde, mais là où il n'y aura pas les problèmes environnementaux ou les problèmes avec les Autochtones qu'on pense avoir en raison de la construction d'un pipeline.

Que pensez-vous de ça?

[Traduction]

Le président: Madame Kenny, allez-y, s'il vous plaît.

Mme Brenda Kenny: Cette question touche plusieurs points. Je vais essayer d'y répondre.

Premièrement, au sujet de la sécurité énergétique au Canada, je crois qu'il est important de garder à l'esprit que le développement économique peut constituer un outil qui serve à améliorer d'autres sortes de sécurité énergétique. Tourner le dos à la possibilité d'un revenu de 500 milliards de dollars pour le gouvernement sur 20 ans limitera la possibilité d'effectuer des avancées dans les énergies renouvelables, les investissements technologiques, les incitatifs à d'autres systèmes énergétiques, l'argent pour les municipalités afin de construire de meilleurs immeubles, etc.

Alors il faut penser à un système énergétique plutôt que de se concentrer seulement sur l'inconvénient éventuel de la vente d'un baril de brut pour l'avenir, parce que nous avons clairement un approvisionnement suffisant pour l'avenir prévisible et même au-delà.

Vous avez également posé une question sur l'intervention en cas de déversement. Je crois que l'examen réglementaire permettra de mieux faire connaître les faits à ce sujet. Les facteurs de risque, la réponse, les exigences et les investissements supplémentaires pour améliorer la surveillance de la navigation. Bien sûr, au sujet des pipelines, je pourrais vous donner plus de détails sur ce type de facteurs dont je m'occupe régulièrement, et je suis confiante qu'ils puissent être réglés.

Enfin, au sujet du raffinage brut au Canada plutôt qu'à l'étranger, il y a différentes façons d'encourager des réponses du marché qui répondront aux besoins canadiens tout en optimisant la valeur pour les Canadiens. Présentement, les signaux du marché nous mènent à transférer ces activités à l'étranger. C'est approprié, et je ne crois pas

qu'il s'agisse d'une situation de tout ou rien. On peut mettre en place de bons échanges pour un produit. Gardez à l'esprit qu'un tuyau en acier peut servir à différents produits, alors si à l'avenir on pouvait valoriser les produits au Canada, on exporterait peut-être de l'essence.

L'essentiel est d'avoir la bonne infrastructure en place afin d'être concurrentiel sur le plan mondial. Est-ce que l'on s'occupe bien des problèmes de sécurité et d'environnement et est-ce que l'on songe à réinvestir pour la sécurité à long terme du Canada?

• (1245)

[Français]

M. Roger Pomerleau: Madame Kenny, n'avez-vous pas l'impression que, si l'on investit des milliards de dollars dans la construction d'un pipeline, on construit en fait tous les éléments qui font en sorte qu'on n'investisse pas après coup des milliards supplémentaires dans la transformation, ce qui irait à l'encontre de la construction de ce pipeline? Autrement dit, le choix que l'on ferait serait un choix définitif en raison des efforts que l'on va consentir et de l'argent que l'on va y investir.

[Traduction]

Le président: Madame Kenny, allez-y.

Mme Brenda Kenny: Je pense qu'il est important de mettre les 5,5 milliards de dollars en contexte et de penser à l'ampleur. Je ne veux pas me concentrer sur Gateway, parce que l'on pourrait dire la même chose de l'expansion de Kinder Morgan. De toute façon, les investissements en infrastructure permettant un choix d'exportation n'enlèvent rien aux options économiques concernant le bitume au Canada, tout comme construire une nouvelle autoroute ne détermine pas si on transportera des oranges ou du jus d'orange.

Il faut la bonne infrastructure en place pour créer des options commerciales. Je ne suis pas une experte du revenu net, mais je dirais qu'il y a un escompte important sur le brut canadien présentement parce qu'il n'y a qu'un seul marché. Si on avait plusieurs marchés, l'écart de prix et les revenus du gouvernement qui y sont liés créeraient des possibilités économiques énormes de réinvestir comme vous le voulez.

Le président: Monsieur Bellavance, allez-y. Vous n'avez qu'une minute pour la question et la réponse.

[Français]

M. André Bellavance (Richmond—Arthabaska, BQ): Merci, monsieur le président. Une minute, c'est suffisant pour moi.

Monsieur Nagy, combien de pêcheurs représentez-vous? J'aimerais que vous nous donniez un peu plus de détails sur la zone de pêche qui serait touchée par le passage du pipeline. Car on sait qu'il existe sûrement des ruisseaux, des rivières qui vont être traversées par ce pipeline.

[Traduction]

Le président: Avez-vous entendu l'interprète, monsieur Nagy?

M. Arnold Nagy: Je représente de 4 000 à 6 000 membres selon le type de pêche qui se fait.

[Français]

M. André Bellavance: Attendez un peu, monsieur Nagy.

[Traduction]

Le président: Je crois que la question s'adressait à Mme Kenny.

M. André Bellavance: Non.

Le président: Ah, allez-y, monsieur Nagy. Je me suis trompé.

M. Roger Pomerleau: La réponse n'était pas complète.

[Français]

M. André Bellavance: Non, je n'avais pas encore fini. Attendez un instant.

[Traduction]

Le président: M. Bellavance peut reposer sa question.

[Français]

M. André Bellavance: Ce ne sera pas long, monsieur Nagy. Nos collègues éprouvaient un petit problème de traduction.

Vous avez bien compris la question de savoir combien de pêcheurs vous représentiez. Je voulais également que vous nous parliez de la zone de pêche en Colombie-Britannique qui allait être touchée par le passage du pipeline parce que celui-ci traverse sûrement des ruisseaux et des rivières.

À quel point ce pipeline va-t-il perturber vos zones de pêche? Il n'y a pas seulement le pipeline. On sait que ce pipeline a une fin en soi, celle d'arriver aux pétroliers. Il va donc y avoir une multitude de pétroliers en mer. Ça va faire en sorte que certains de vos membres vont être touchés par le fait qu'il va y avoir de plus en plus de pétroliers qui vont se promener dans les zones de pêche.

J'aimerais connaître votre opinion à ce sujet.

[Traduction]

Le président: Monsieur Nagy, allez-y.

M. Arnold Nagy: Je représente entre 4 000 et 6 000 personnes de l'industrie de la pêche commerciale en Colombie-Britannique. Dans le Nord, je représente environ 3 000 membres.

Il est prévu que le pipeline passe par la rivière Skeena et ses affluents. Un déversement là-haut ou un accident le long du pipeline envierait cette eau...

• (1250)

Le président: Monsieur Nagy, pourriez-vous attendre un instant? Nous n'entendons plus la traduction vers le français. Voyons si l'on peut corriger la situation.

Essayez encore, monsieur Nagy.

M. Arnold Nagy: Je représente de 4 000 à 6 000 membres de la région. Dans le Nord, je représente environ 3 000 membres. Le projet de Enbridge amenuiserait des pipelines en amont, traverserait certains des affluents et cours d'eau le long de la rivière Skeena, et la circulation de pétroliers qui viendraient de Kitimat menace notre industrie des deux côtés.

Un accident dans la région du pipeline se répandrait jusqu'au tronçon principal de la rivière Skeena, mettant fin à une industrie qui s'est reconstruite sur plusieurs générations afin d'être durable et qui emploie un grand nombre de gens. Un accident sur la route suivie par les pétroliers se situerait dans la même région de l'île Gil où s'est échoué le *Queen of the North*. Au cours de la dernière année environ, un autre pétrolier passant par le canal Douglas s'est échoué sur la plage. Le risque posé par ces deux projets à notre région et à notre industrie de la pêche est inacceptable.

Le président: Merci monsieur Nagy. Je suis obligé de vous interrompre. Il nous reste peu de temps et deux autres personnes veulent poser des questions.

Monsieur Cullen, allez-y, s'il vous plaît, jusqu'à sept minutes.

M. Nathan Cullen: Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins.

Je vais mal prononcer votre nom, mais je vais quand même tenter de ne pas le faire. Madame Arsoniadis Stein, êtes-vous au courant des régimes de responsabilité pour les pétroliers au Canada? Connaissez-vous cette loi?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Oui, je la connais.

M. Nathan Cullen: Je vais lire un extrait de la loi. Il y a une limite de la responsabilité de 30 millions de dollars « dans le cas d'une zone assujettie à la loi et pour laquelle aucune autre limite n'est fixée par le présent règlement ». Est-ce exact, d'après vous?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Je pense qu'il faut regarder l'ensemble du régime. Nous avons au Canada la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires, puis il y a le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. C'est un fonds international.

Je n'ai pas les chiffres devant moi, mais il y a des milliards disponibles pour n'importe quelle sorte de déversement. Je pourrais vous transmettre plus tard l'analyse de la situation. Je ne l'ai pas en tête.

M. Nathan Cullen: Ça va.

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Cela dépasse largement 30 millions de dollars, très largement.

M. Nathan Cullen: Mais selon la loi actuellement, les limites à la responsabilité existent à moins que l'on prouve qu'il y a eu négligence. Est-ce exact?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: La responsabilité s'applique quel que soit le type d'accident. Je ne vois pas où vous voulez en venir.

M. Nathan Cullen: Bien. C'est intéressant. Les régimes de responsabilité qui existent au Canada, même à l'exclusion des deux fonds que vous avez mentionnés, prévoient que la limite de responsabilité pour un déversement pétrolier dans l'océan sur la côte Ouest est de 30 millions de dollars jusqu'à ce que la responsabilité soit prouvée — que la négligence soit prouvée — devant un tribunal.

J'ai une question pour notre ami de Calgary. J'examine le rapport de l'Alberta Energy and Utilities Board, « *Pipeline Performance in Alberta, 1990-2005* ». Connaissez-vous ce rapport, madame Kenny?

Mme Brenda Kenny: Vaguement, parce qu'il couvre un grand nombre de pipelines qui sont plutôt reliés à la collecte et aux petits pipelines, et pas aux grands systèmes de transmission.

M. Nathan Cullen: Bien sûr. Je suis un peu surpris, parce que c'est l'un des rapports les plus importants et complets faits par le gouvernement de l'Alberta au sujet des pipelines en général. Votre association, l'Association canadienne de pipelines d'énergie, dans ce rapport...

Mme Brenda Kenny: Mais qu'est-ce que...

M. Nathan Cullen: Permettez-moi de...

Mme Brenda Kenny:... je dois souligner, monsieur... Bien.

M. Nathan Cullen: Permettez-moi de présenter ce que dit le rapport, et je cite encore une fois: « De 1990 à 2005, 12 848 incidents touchant à des pipelines ont été signalés à l'EUB (excluant les pannes lors de test). Il n'y a pas eu d'émissions pour 657 de ces incidents, donc il y a eu des émissions des pipelines pour 12 191 incidents ». C'est le terme de l'industrie pour parler de « déversement pétrolier ». Le rapport dit que pour tous ces incidents, « 93,8 p. 100 étaient des fuites, et les autres 6,2 p. 100 étaient des bris ».

Est-ce que cela devrait inquiéter les gens du Nord de la Colombie-Britannique et qui font face à la perspective d'un autre pipeline?

• (1255)

Le président: Allez-y, madame Kenny.

Mme Brenda Kenny: Pas du tout. J'attirerais votre attention sur les diapos que je vous ai fournies. Les données concernant les pipelines à haut débit, telles que fournies par l'Office national de l'énergie, se trouvent au septième tableau. On y voit clairement que le nombre de ruptures des grands pipelines est beaucoup moins élevé et décline rapidement. Cela revient à ce que j'ai dit dans ma déclaration préliminaire sur les inspections internes.

Les chiffres que vous mentionnez sont liés au développement en amont. Ce n'est pas lié aux grands pipelines. Cela équivaudrait à dire que la conception d'une autoroute est très différente de celle d'une route en gravier, par exemple. Les exigences de sécurité pour le faible débit sont assez différentes de celles pour le haut débit. Alors les résultats que je vous présente sont beaucoup plus pertinents.

M. Nathan Cullen: Merci.

Êtes-vous au courant de l'accord récent de Sinopec en mai de cette année pour racheter au coût de 4,6 milliards de dollars une partie des activités de Syncrude en Alberta? En avez-vous entendu parler?

Mme Brenda Kenny: Oui, un peu.

M. Nathan Cullen: Vous savez que le gouvernement, le Cabinet du Premier ministre, a décidé d'annuler cet accord avant qu'il y ait tout progrès. Est-ce exact?

Mme Brenda Kenny: Je ne peux pas parler de la validité de cette affirmation directement, mais je sais qu'il y a eu des exigences clarifiées au cours des deux dernières années concernant les investissements directs étrangers. On voulait s'assurer que l'argent qui entrait au Canada serait réglementé par le même genre de classification des entreprises privées ici: la transparence, la bonne gouvernance, et clairement non manipulées par des États étrangers.

M. Nathan Cullen: C'est intéressant, parce que ce n'est pas la raison donnée par le gouvernement du Canada. Le porte-parole de M. Harper, Andrew MacDougall, a dit, « Le gouvernement s'engage à mettre en oeuvre sa promesse électorale » de ne pas envoyer du bitume brut à des endroits où les normes environnementales sont moins élevées. Êtes-vous au courant de cet engagement de M. Harper?

Mme Brenda Kenny: Je connais cet engagement, oui, et...

M. Nathan Cullen: La confusion soulevée par ces projets, surtout le projet d'Enbridge, est qu'ils sont conçus, comme vous et vos amis de l'Association du transport maritime l'ont dit, pour envoyer du bitume brut en Asie afin de « diversifier » nos marchés.

Mme Brenda Kenny: Oui.

M. Nathan Cullen: Ce bitume brut dans des pays avec des normes environnementales moins élevées qu'au Canada. N'est-ce pas exact?

Mme Brenda Kenny: Je ne crois pas que cela soit vrai. Il est important de garder à l'esprit que lorsque ces pipelines... S'ils étaient

considérés comme étant dans l'intérêt public, ce que l'on verrait à l'étranger est un développement important de toute nouvelle technologie, tout comme il y a un certain nombre de mises à niveau en cours dans nos propres raffineries aujourd'hui, et les technologies actuelles et nouvelles sont au moins compatibles aux normes canadiennes.

Je crois que lorsque l'on pense à l'intérêt public canadien, surtout sur des questions d'intérêt mondial comme la qualité de l'air et les changements climatiques, il faut comprendre le système énergétique sur le plan mondial. Au cours des six à sept prochaines années, je pense que vous verriez des améliorations considérables avec ces nouvelles installations.

Le président: Merci, monsieur Cullen.

Nous allons enfin passer à M. Anderson qui dispose d'environ six minutes.

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

Des voix: Oh, oh!

M. David Anderson: Pour en revenir à Mme Kenny, vous avez parlé du document qui nous a été distribué sur les ruptures de pipelines par le passé. Devons-nous en déduire qu'entre 2003 et 2009 il n'y avait eu que deux ruptures des grands pipelines?

Mme Brenda Kenny: Oui, je crois que 2008 est la dernière date présentée sur ce graphique. L'Office national de l'énergie a présenté des données là-dessus, oui, c'est exact.

M. David Anderson: Ainsi, d'après votre organisation, qu'est-ce qui explique la diminution du nombre d'incidents au fil des ans? Parce qu'il s'agit d'une diminution quand même assez importante.

Mme Brenda Kenny: C'est exact. Je pense que ce qui a changé vraiment c'est que les inspections internes sont beaucoup plus efficaces. De nos jours les inspections internes pour ces pipelines de diamètre important sont question de routine, un peu comme les nouvelles technologies médicales ont évolué de façon dramatique dans le domaine de l'imagerie on peut maintenant voir directement à l'intérieur de votre cœur par exemple. Vous pouvez déterminer sans le voir de vos propres yeux s'il y a un problème ou pas, ce que vous devez surveiller de plus près par exemple.

De plus, ces données sont utilisées dans des systèmes beaucoup plus perfectionnés de gestion de l'intégrité, ce qui nous a permis de mettre sur pied un système très perfectionné. Il y aura à l'occasion des erreurs, mais la tendance, qui se maintiendra, est fort positive.

• (1300)

M. David Anderson: Madame Stein, ce matin un témoin nous a dit que rien n'avait vraiment changé en 40 ans en matière de technologie et de sécurité pour le transport maritime. Je me demande si vous avez des commentaires à ajouter ou quelque chose à nous dire sur l'évolution de la construction navale.

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Oh, c'est toute une erreur de dire cela! En fait, si vous étudiez les statistiques des 40 dernières années et que vous comparez les quantités de pétrole transportées à l'époque et aujourd'hui, évidemment vous constaterez qu'il y a eu une augmentation dramatique des quantités, et une diminution dramatique du nombre d'incidents. En fait, en 2009, il n'y a pas eu de déversement de plus de 700 tonnes de pétrole. Cela s'explique par de meilleurs pratiques et de meilleures technologies. Je crois que tout le monde sait que nous sommes passés d'une coque simple à une coque double pour tous les bâtiments. D'ici 2015, aucun bâtiment à coque unique ne naviguera dans nos eaux.

De plus, je peux vous dire que lorsqu'un incident se produit, nombre d'organisations internationales et de compagnies maritimes analysent les incidents et leurs causes et on apporte sans cesse des améliorations. Puis, si vous y ajoutez la réglementation internationale de l'industrie du transport maritime par l'Organisation maritime internationale grâce à laquelle des centaines de conventions ont été établies et acceptées. De plus, il y a...

M. David Anderson: Puis-je vous interrompre?

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: ... d'autres couches de protection.

M. David Anderson: J'aimerais vous interrompre un instant. M. Coderre n'est pas à l'écran et vous ne pouvez donc pas le voir, mais je pense qu'il se demandait quelle était la différence entre coque simple et coque double. Je me demande si vous pourriez nous expliquer la différence et dans quelle mesure cela a un impact sur la sécurité maritime.

Mme Kaity Arsoniadis-Stein: Une coque unique, c'est simplement la coque du bateau. Une coque double inclut une deuxième couche, et s'il y avait échouage et que la première coque du navire était percée, on aura quand même la deuxième couche.

Je vois les gens qui rigolent, mais de toute façon...

L'hon. Denis Coderre: Je ne comprends pas l'anglais de toute façon, alors je ne...

Mme Kaity Arsoniadis Stein: De toute façon, une double coque offre une deuxième couche de sécurité au bateau, une deuxième couche de protection.

L'hon. Denis Coderre: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je pensais qu'on voulait dire le *single malt*.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je suis convaincu qu'il ne s'agit pas d'un rappel au Règlement, monsieur Coderre.

M. David Anderson: Nous sommes en train d'apprendre si M. Coderre a l'épiderme sensible, je crois.

Je n'ai que le temps de poser une dernière question.

Monsieur Nagy, un peu plus tôt dans votre exposé vous avez dit vers la fin de votre intervention qu'on vous avait accusé de représenter des intérêts américains. Pouvez-vous m'en dire un peu plus long sur ces accusations? De quoi vous-a-t-on accusé?

M. Arnold Nagy: Il a été dit que j'étais manipulé par les Américains au niveau du projet dont je fais la promotion pour

protéger le littoral et parce que je suis contre la circulation de pétroliers de long de notre côte dans le Nord. C'est une déclaration que j'ai...

M. David Anderson: La question du financement a été soulevée à plusieurs reprises. Je me demande simplement...

M. Arnold Nagy: C'était une question...

M. David Anderson: Pouvez-vous me dire si vous recevez quelque forme de financement de l'extérieur du pays pour les activités de votre syndicat ou de votre organisation?

M. Arnold Nagy: Les activités de mon syndicat ici à Prince Rupert sont pleinement financées par l'entremise des cotisations de nos membres car nous avons le mandat de représenter les travailleurs de...

M. David Anderson: Ainsi votre activisme écologique dans votre région est entièrement financé par vos syndicalistes locaux? Aucun financement ne provient de syndicats à l'extérieur du Canada?

M. Arnold Nagy: Je n'ai pas obtenu un seul sou pour tout le travail que je fais depuis les 32 dernières années. Je fais beaucoup de travail bénévole, et en fait ça m'a coûté des milliers de dollars au fil des ans sous forme de salaires que je refuse d'accepter pour représenter nos membres. Personnellement, il s'agit du principe de la protection de mon industrie...

Le président: Un rappel au Règlement, monsieur Coderre?

[Français]

L'hon. Denis Coderre: Je veux vous dire que je trouve désolant que mon collègue M. Anderson questionne la crédibilité de notre témoin. Dès le début, il a dit que tout était en effet financé par son *membership*. Je trouve que cette campagne d'allégations et de salissage est très désolante.

[Traduction]

Le président: Très bien, monsieur Coderre. Évidemment ce n'est pas un rappel au Règlement, et ces questions sont parfaitement appropriées.

Monsieur Anderson, vous devez mettre fin à vos interventions assez rapidement si vous voulez bien.

M. David Anderson: Oui, bien, pour répondre à M. Coderre j'ai seulement posé cette question parce que très souvent ces syndicats sont financés par des cotisations provenant de l'autre côté de la frontière. Cela serait un aspect important des discussions et du débat que nous avons eu au cours des deux dernières semaines.

Merci.

Le président: Très bien.

J'aimerais remercier tous nos témoins. Ces échanges ont été fort utiles. Nous vous sommes reconnaissants du temps, des efforts et des coûts que vous avez assumés pour participer à la discussion.

Cela met fin à nos travaux pour aujourd'hui. Nous nous réunirons à nouveau mardi prochain à 11 heures.

La séance est levée.

POSTE  MAIL

Société canadienne des postes / Canada Post Corporation

Port payé

Postage paid

Poste-lettre

Lettermail

**1782711
Ottawa**

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5*

*If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5*

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

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

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

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

On peut obtenir des copies supplémentaires en écrivant à : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa (Ontario) K1A 0S5
Téléphone : 613-941-5995 ou 1-800-635-7943
Télécopieur : 613-954-5779 ou 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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

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

SPEAKER'S PERMISSION

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

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

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

Additional copies may be obtained from: Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Ontario K1A 0S5
Telephone: 613-941-5995 or 1-800-635-7943
Fax: 613-954-5779 or 1-800-565-7757
publications@tpsgc-pwgsc.gc.ca
<http://publications.gc.ca>

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