



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 077 • 1^{re} SESSION • 42^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 26 octobre 2017

—
Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 26 octobre 2017

• (1535)

[Traduction]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance est ouverte. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités tient sa 77^e réunion au cours de la 42^e législature.

Bienvenue à tous. Conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 4 octobre 2017, nous examinons le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique.

Nous avons des témoins avec nous aujourd'hui. Nous avons Nancy Bérard-Brown, gestionnaire à l'Association canadienne des producteurs pétroliers; M. Bloomer, président et chef de la direction de l'Association canadienne de pipelines d'énergie; et par vidéo-conférence, Ben Isitt, conseiller municipal à la ville de Victoria, et Derek Corrigan, maire de la ville de Burnaby.

Nous vous souhaitons tous la bienvenue. Merci beaucoup de prendre le temps d'être avec nous aujourd'hui.

Nous commençons par Mme Bérard-Brown.

[Français]

Mme Nancy Bérard-Brown (gestionnaire, Marchés du pétrole et de transportation, Association canadienne des producteurs pétroliers): Bonjour, chers membres du Comité.

Je m'appelle Nancy Bérard-Brown. Je m'adresse à vous au nom de l'Association canadienne des producteurs pétroliers.

J'ai fait parvenir au Comité des copies de notre présentation et de notre soumission, ainsi que des copies des commentaires que nous avons soumis à l'honorable ministre des Transports, en 2006. Les documents sont rédigés dans les deux langues officielles.

[Traduction]

Avant le dépôt de la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers en mai 2017, Transports Canada a mené de très brèves consultations. L'ACPP n'a pas appuyé le projet de moratoire, car il ne repose pas sur des faits ou des données scientifiques. Aucune lacune en matière de sécurité ou de protection environnementale reposant sur des données scientifiques n'a été recensée qui pourrait justifier un moratoire.

Il convient de souligner que le Canada a un bilan remarquable en matière de sécurité, en raison de la rigueur de la réglementation, de la surveillance et de la mise en application de la loi, et des bonnes pratiques d'exploitation déployées par l'industrie. Le Canada possède une vaste expérience dans le transport du pétrole brut et des produits pétroliers par voie maritime.

Le gouvernement fédéral a été un chef de file pour faire en sorte que le Canada dispose d'un système de sécurité maritime de classe mondiale qui continue d'évoluer avec le temps. Bon nombre de mesures de sécurité ont été mises en oeuvre au cours des dernières années.

Le gouvernement a mis sur pied un comité indépendant d'experts sur la sécurité des navires-citernes chargé d'examiner le régime canadien. Le comité a conclu que le régime est fondamentalement solide et il a formulé des recommandations qui ont été approuvées par le gouvernement fédéral. Le Plan national de protection des océans lancé par le premier ministre continuera d'assurer au Canada son rôle de chef de file en matière de sécurité maritime.

[Français]

Le projet de loi, tel qu'il est formulé, interdirait l'accès par voie maritime à un très large éventail d'hydrocarbures. Le moratoire mettrait un terme à la voie la plus économique vers l'Asie, en plus de signifier à la communauté des investisseurs que le Canada n'est pas prêt à faire des affaires.

Notre production de pétrole et de gaz naturel continue de croître. Le Canada doit accroître ses marchés énergétiques au-delà des États-Unis. Les définitions étendues envisagées dans la loi pourraient exclure les possibilités futures d'expédition de condensats à partir des gisements de gaz naturel riche en liquides et d'hydrocarbures légers qui en sont à leurs premières étapes.

Jusqu'à maintenant, les résultats sont très prometteurs.

[Traduction]

Je me concentrerai aujourd'hui sur les différentes définitions du pétrole et sur la nécessité d'effectuer des recherches scientifiques.

Dans leur forme actuelle, les règlements interdiraient le transport du pétrole brut, des hydrocarbures persistants, ou de toute combinaison des deux.

Tout d'abord, la définition de pétrole brut est très vaste et englobe essentiellement tous les hydrocarbures. L'annexe contient ensuite une liste des hydrocarbures persistants visés par le moratoire. Le fait d'avoir une définition pour « hydrocarbure persistant » et une pour « pétrole brut » porte à confusion. Si un produit pétrolier n'est pas mentionné dans l'annexe, cela ne signifie pas nécessairement qu'il peut être transporté, puisqu'il peut également être couvert par la définition de « pétrole brut ».

L'ACPP recommande, respectueusement, que le projet de loi ne contienne qu'une seule définition d'hydrocarbure persistant liée à une annexe qui puisse être modifiée par règlement. L'ACPP recommande ensuite que la définition de pétrole brut soit modifiée pour parler, par exemple, de « tout hydrocarbure liquide désigné par règlement ».

Le concept d'hydrocarbure persistant et non persistant est très important, car il détermine les mesures à prendre en cas de déversement. La distinction repose sur la probabilité qu'ont les matières à se dissiper de façon naturelle. Normalement, les hydrocarbures persistants contiennent une large proportion d'hydrocarbures lourds, qui se dissipent plus lentement et requièrent un nettoyage, contrairement aux hydrocarbures non persistants qui sont généralement composés d'hydrocarbures légers, qui tendent à se dissiper rapidement en s'évaporant.

J'aimerais souligner que dans l'annexe, « condensat » est défini comme un hydrocarbure persistant, conformément à la méthode ASTM D86. Bien que les seuils de cette méthode aient largement été utilisés pour définir la persistance, il existe d'autres propriétés physiques clés qui devraient être prises en considération pour déterminer la persistance.

Il convient de noter que les définitions d'hydrocarbure persistant varient. À titre d'exemple, l'Australie fait référence aux standards qui se rapportent à la gravité API et à la viscosité, en plus d'autres critères de distillation.

Il importe de mentionner également que le condensat de l'Ouest canadien est un hydrocarbure unique, léger, qui présente des propriétés et des réactions très différentes des pétroles bruts qui sont plus lourds. La durée de persistance du condensat dans un environnement marin est souvent de quelques heures ou de quelques jours.

• (1540)

L'ACPP recommande que l'on examine différentes définitions pour hydrocarbure persistant et différents seuils. Elle demande également que l'on examine d'autres modes de traitement du condensat figurant à la liste des produits d'hydrocarbures persistants.

[Français]

Le transport sécuritaire et fiable de tous nos produits est essentiel pour nos membres.

Il est nécessaire de procéder à davantage d'analyses scientifiques pour mieux comprendre les changements et le comportement de différents types de pétrole. L'industrie répond à ce besoin. Notre association et l'Association canadienne de pipelines d'énergie ont commandé une étude qui devrait être complétée en 2018.

Nous recommandons au gouvernement fédéral d'entreprendre une évaluation scientifique des risques associés à la circulation des pétroliers qui transportent du pétrole le long de la côte Nord de la Colombie-Britannique.

Nous recommandons également qu'on se penche sur des recherches scientifiques sur les changements et le comportement de produits pétroliers en vertu du Plan d'action du Canada pour les océans.

[Traduction]

La présidente: Je sais que vous êtes sur le point de terminer, mais pourriez-vous faire vos derniers commentaires afin qu'ils figurent au dossier?

Mme Nancy Bérard-Brown: Oui.

En conclusion, l'ACPP n'appuie pas le moratoire, parce qu'il ne repose pas sur des données scientifiques. Dans le cas où le

gouvernement voudrait aller de l'avant, l'ACPP souhaite éliminer la confusion que cause le chevauchement des définitions d'hydrocarbure persistant et de pétrole brut, encourager une évaluation plus poussée des caractéristiques pertinentes de la persistance, et donner la flexibilité nécessaire à la réglementation pour réviser la portée des hydrocarbures persistants selon les découvertes futures.

Nous aimerions également obtenir des clarifications sur les facteurs qui pourraient permettre au moratoire d'être levé pour certains types ou l'ensemble des pétroles bruts.

[Français]

Je vous remercie.

[Traduction]

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Bloomer, vous avez cinq minutes. Allez-y, s'il vous plaît.

M. Chris Bloomer (président et chef de la direction, Association canadienne de pipelines d'énergie): Bonjour. Je vous remercie de l'occasion qui nous est donnée de témoigner aujourd'hui.

Je m'appelle Chris Bloomer, et je suis le président et chef de la direction de l'Association canadienne de pipelines d'énergie, ou ACPE. Nous représentons les 11 sociétés de pipeline les plus importantes au Canada. Nous transportons 97 % du gaz naturel et du pétrole brut produit au Canada. Nos membres ont livré des produits gaziers et pétroliers avec un bilan de sécurité de 99,99 % depuis plus d'une décennie, bilan que nous améliorons sans cesse grâce à des initiatives de collaboration comme notre programme d'intégrité d'abord.

Nos membres sont résolument en faveur de la reddition de comptes à la population, l'intendance environnementale, la transparence et l'amélioration continue dans l'utilisation des systèmes de gestion et des pratiques fondées sur la recherche. Nous sommes des chefs de file mondiaux dans la technologie, l'innovation et l'exploitation des pipelines.

Bien que l'approbation de deux pipelines par le gouvernement fédéral ait été une étape positive pour le Canada, les effets cumulatifs des nombreux changements législatifs et stratégiques qui ont des répercussions directes et indirectes sur notre industrie sont très préoccupants et seront déterminants pour notre compétitivité future. En voici quelques exemples: la possibilité d'une réforme complète du système de réglementation et d'évaluation des grands projets de pipelines interprovinciaux, le projet de réglementation concernant la réduction des émissions de méthane, l'incertitude entourant la participation des peuples autochtones aux cadres réglementaires, et le fait que même les pipelines qui ont été approuvés récemment pourraient être assujettis à d'autres examens et des consultations additionnelles.

Le projet de loi C-48, Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers, est un autre changement qui vient aggraver l'incertitude et avoir des répercussions négatives sur la confiance des investisseurs au Canada. Dans sa lettre de mandat, le ministre des Ressources naturelles a été chargé par le premier ministre d'introduire de « nouveaux processus équitables » afin que les décisions relatives aux projets énergétiques « se fondent sur la science, les faits et les preuves et servent l'intérêt du public ». Il est raisonnable de s'attendre à ce que le gouvernement s'appuie sur ces éléments fondamentaux lorsqu'il légifère sur des questions d'importance nationale cruciale comme l'accès aux marchés.

S'il est adopté, le projet de loi C-48 interdira le transport de pétrole brut à destination ou en provenance de ports situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique, limitant ainsi l'accès au marché à l'une des ressources à valeur élevée au Canada. C'est très surprenant, étant donné que le Canada importe actuellement environ 400 000 barils par jour de pétrole étranger dans les ports de la côte est. L'ACPE croit fermement qu'en raison des répercussions profondes qu'aura ce projet de loi, il faudrait procéder à une analyse scientifique et obtenir un large consensus avant de procéder. Ce n'est pas le cas du projet de loi C-48 à l'heure actuelle, même si certains disent le contraire. On semble pressés de le faire adopter, et l'ACPE s'inquiète de son contenu et de voir qu'on fait fi du rôle de chef de file mondial du Canada en matière de sécurité maritime.

À titre d'exemple, le condensat faible en carbone qui provient des zones pétrolières Duvernay et Montney a une grande importance économique et environnementale et contribue à l'atteinte des objectifs stratégiques du gouvernement en matière de création de richesses et d'emplois. Toutefois, il n'est pas clair dans le projet de loi C-48 s'il est inclus dans la définition des produits interdits. Ce manque de clarté est alarmant, quand on pense notamment aux possibilités que représente ce condensat pour le Canada sur les marchés mondiaux.

Le Canada a un passé en matière de transport pétrolier maritime qui contredit le besoin d'un tel projet de loi. Dans un rapport de 2014, Transports Canada indique qu'entre 1988 et 2011, le gouvernement a pris des mesures importantes pour accroître la sécurité maritime. Depuis le milieu des années 1990, le Canada n'a pas connu un seul déversement important, provenant d'un pétrolier ou d'un autre type de navire, dans ses eaux nationales sur ses deux côtes.

De plus, le présent gouvernement a annoncé un montant de 1,5 milliard de dollars pour la mise en oeuvre d'un plan national de protection des océans afin de renforcer le rôle de chef de file mondial du Canada en sécurité maritime. On peut donc, à juste titre, se poser la question suivante: quelles sont les lacunes en matière de sécurité que ce moratoire vise à combler?

En conclusion, je dirais que des changements possiblement draconiens à la politique pour les projets futurs ont pour conséquence de rendre la réglementation incertaine, ce qui accroît les risques, les coûts et les délais pour un secteur qui a bâti la prospérité du Canada et qui emploie 270 000 Canadiens, comme l'a reconnu publiquement le premier ministre.

En procédant comme on l'a fait pour élaborer le projet de loi C-48, on crée de l'incertitude et on mine la compétitivité du Canada.

Merci.

• (1545)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Bloomer.

Nous passons maintenant à M. Corrigan, maire de la ville de Burnaby.

Bienvenue et merci d'être avec nous.

M. Derek Corrigan (maire, Ville de Burnaby): Merci beaucoup de votre invitation à comparaître devant le Comité. C'est un réel privilège.

Je fais partie du conseil municipal de la ville de Burnaby depuis 30 ans et je suis dans ma seizième année comme maire. Je suis très heureux de représenter la ville de Burnaby à cette réunion du Comité, et j'appuie sans réserve le moratoire sur les pétroliers le long de la côte nord prévu dans le projet de loi.

Nous subissons, ici même dans notre ville, les problèmes liés à la circulation des pétroliers. On menace de nous imposer, contre notre volonté, de nouveaux risques importants liés à la circulation des pétroliers sur nos côtes, notamment celui d'un déversement de pétrole bitumineux brut, souvent appelé dans le jargon « pétrole sale ».

Je crois fermement que les richesses naturelles qui se trouvent le long de la côte nord de la Colombie-Britannique méritent d'être protégées. Le gouvernement fédéral montre ainsi qu'il a le pouvoir et la volonté de faire ce qui est nécessaire pour protéger notre côte pour les générations futures. L'interdiction devrait s'étendre aux ports dans la baie Burrard. Les richesses naturelles de la côte sud méritent tout autant d'être protégées que celles de la côte nord. Dans notre cas, nous voulons protéger les terres et les eaux d'une population urbaine dense de près de deux millions et demi d'habitants. Nos citoyens méritent la même protection.

On devrait également examiner les risques liés aux barges, qui ne sont pas incluses dans le projet de loi, mais qui présentent un risque réel pour notre côte. Le Canada a fait face à des dilemmes semblables pour le projet Northern Gateway d'Enbridge et le projet Trans Mountain de Kinder Morgan. On voit les problèmes qui découlent d'un processus d'examen mené par l'ONE, où ce sont les tenants d'un projet qui établissent les options à examiner, plutôt que d'opter pour la meilleure option et le gros bon sens. Cela nous montre que les sociétés, parfois étrangères, qui ne s'intéressent qu'aux profits, se soucient guère de notre pays et de notre environnement.

Un des éléments qui m'intéressait le plus au début... Je ne voulais pas en apprendre autant que j'ai dû le faire sur le transport du pétrole dans notre pays et sur le potentiel de transport le long de notre côte. Lorsqu'il a été question du pipeline de Kinder Morgan, j'ai commencé à me renseigner. Une des premières choses que j'ai faites, c'est de me rendre à l'Office national de l'énergie pour m'enquérir de leurs politiques et du plan stratégique examiné pour chaque option.

Dans les villes — et je suis certain que Ben sera de mon avis —, nous sommes toujours en mode planification. Nous regardons vers l'avenir, en réfléchissant à des façons de protéger les intérêts de nos citoyens d'une façon organisée, pour qu'ils voient une certitude dans l'avenir. J'ai donc voulu prendre connaissance du plan et de la politique. J'ai été consterné d'apprendre qu'il n'y avait pas de politique nationale sur le pétrole, pas de stratégie nationale. L'Office national de l'énergie la planifiait chemin faisant, en s'appuyant essentiellement sur les documents qui lui étaient fournis par des souteneurs des pipelines et l'industrie pétrolière.

On se trouve donc dans une situation où l'Office national de l'énergie a examiné tout simplement ce que Kinder Morgan voulait, puis l'Office et le gouverneur en conseil ont décidé qu'ils allaient de l'avant, même si le pipeline traversait le coeur du Grand Vancouver, de Burnaby, de Surrey, de New Westminster et de Coquitlam, pour se rendre à un parc de stockage situé à proximité de quartiers familiaux, d'une école primaire et de la seule route d'évacuation pour l'Université Simon-Fraser. On allait ensuite exiger que le chargement des pétroliers se fasse au bout de la baie Burrard, où on n'envisagerait certainement pas, raisonnablement, de construire de nouvelles installations, car on y trouve le port le plus achalandé de la côte ouest.

Je suis convaincu que cette situation frise l'absurde. Il n'y a pas de processus de planification sensée. Ma ville tout entière s'inquiète à ce sujet. Nous avons le soutien d'autres municipalités partout dans la vallée du bas Fraser, y compris le Grand Vancouver, pour nous opposer au passage du pipeline à Burnaby, dans la baie de Burrard, et le long de la côte sud.

Si nous voulons un pipeline qui transporte du pétrole bitumineux jusqu'à la côte et qui sert l'intérêt national, une bonne politique publique veut qu'on choisisse le circuit qui présente le moins de risque et qui cause le moins de dommage possible. Le choix ne doit pas être fait en notre nom par les sociétés pétrolières.

• (1550)

Dans notre cas, l'Office national de l'énergie a refusé catégoriquement d'envisager d'autres circuits, et il a même refusé à la ville de demander des preuves d'autres circuits. Il y a à peine deux semaines, le Canada et l'Office ont tous les deux fait valoir devant la Cour d'appel fédérale qu'un processus qui ne prend pas en considération d'autres circuits est tout à fait légal.

C'est honteux...

La présidente: Monsieur le maire, si vous pouviez conclure, s'il vous plaît...

M. Derek Corrigan: Oui. Si la Cour d'appel fédérale retient ces arguments, cela aura assurément pour effet d'anéantir la confiance de la population dans notre système.

Je le répète, je félicite le gouvernement des mesures prises dans ce projet de loi. On ne devrait pas avoir à choisir entre un environnement sain et une économie prospère. Nous le savons ici à Burnaby et partout en Colombie-Britannique.

Merci de m'avoir donné l'occasion de comparaître.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le maire.

Nous passons maintenant au conseiller Isitt.

M. Ben Isitt (conseiller municipal, Ville de Victoria): Merci beaucoup de l'invitation à comparaître devant le Comité.

Au nom de la mairesse Lisa Helps et du conseil municipal de la ville de Victoria, je vous présente les observations suivantes à titre de maire suppléant de Victoria.

Victoria est située à l'extrémité sud de l'île de Vancouver. Les routes maritimes empruntées par les pétroliers transportant des produits pétroliers en provenance du pipeline Trans Mountain et de ports de combustibles fossiles dans le nord-ouest du Pacifique longeant la côte à quelques kilomètres de notre collectivité. Victoria est aussi la capitale de la Colombie-Britannique et le centre urbain du district régional de la capitale, qui comprend neuf Premières Nations, 13 municipalités, trois secteurs non constitués en municipalité et environ 380 000 habitants.

La région de la capitale est bordée par plus de 1 500 kilomètres de rivages marins dans la région appelée mer des Salish, adjacente à la partie sud de l'île de Vancouver. Cela comprend le détroit de Juan de Fuca, qui relie l'océan Pacifique à la baie de Burrard, et d'autres eaux intérieures. On y trouve également les terrains riverains des 13 municipalités du Grand Victoria, près du havre de Sooke, du port d'Esquimalt, du port de Victoria, de la péninsule de Saanich et de la baie de Saanich. On y trouve aussi plusieurs centaines d'îles et les eaux environnantes dans ce qu'on appelle la région sud des îles Gulf.

Les eaux côtières sont vitales pour assurer le bien-être social et économique de notre région: des dizaines de milliers d'emplois dans le tourisme et des secteurs connexes en dépendent, tout comme la

valeur des propriétés de plus de 100 000 habitants, des propriétaires qui ont pris la décision d'investir à cet endroit en raison de sa proximité avec un environnement côtier marin en santé, et la santé et le bien-être de tous les habitants de la région, y compris leurs activités récréatives et leur qualité de vie.

Les eaux côtières de la ville de Victoria et de la région de la capitale sont vitales aussi pour une autre raison: la biodiversité. Elles constituent un habitat essentiel et fragile pour de nombreuses espèces, notamment la population d'orques résidentes du Sud, une espèce menacée dont le nombre n'est plus que de 75 animaux survivant sur la côte sud de la Colombie-Britannique, concentré sur la route de navigation des pétroliers qui entoure la région de la capitale.

Les risques associés au transport du bitume comprennent notamment les coûts substantiels d'une intervention d'urgence et du nettoyage d'un déversement, des coûts qui échoient aux administrations locales en raison des mesures de protection inadéquates du gouvernement fédéral et de la délégation de la responsabilité à une tierce partie contrôlée par les exportateurs pétroliers.

Le dernier facteur que je souhaite mentionner est celui des répercussions de l'exportation des combustibles fossiles et du transport pétrolier sur les changements climatiques, dont le Canada a pris acte en signant l'Accord de Paris. Ces répercussions ont déjà commencé à se faire sentir partout dans le monde, de même qu'au Canada, notamment dans la région de la capitale, où les conditions climatiques sont instables, les tempêtes extrêmement violentes provoquent des inondations, et où un relèvement des niveaux de la mer influe sur la valeur des propriétés, de même que sur l'infrastructure publique et privée.

Même si tout se passe comme prévu, et que les produits pétroliers sont acheminés sans encombre de la source jusqu'aux consommateurs sur les voies navigables côtières, il existe toujours un effet négatif inévitable sur les changements climatiques. Le combustible est brûlé par le consommateur et se répand dans l'atmosphère en contribuant au réchauffement climatique et en minant la capacité de survie des humains sur la planète.

Pour toutes ces raisons, notamment, la ville de Victoria et le district régional de la capitale ont convenu de s'opposer à toute infrastructure ou politiques qui résulterait en une augmentation du transport des combustibles fossiles dans les eaux côtières fragiles de la mer des Salish. Je souhaite donc réitérer la demande du maire de Burnaby d'examiner la possibilité d'élargir l'application de la loi au transport des produits pétroliers bruts dans les eaux côtières du sud de la Colombie-Britannique, notamment dans la mer des Salish et dans le détroit de Juan de Fuca.

Merci.

• (1555)

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons maintenant passer aux questions.

Monsieur Lobb, vous avez six minutes.

M. Ben Lobb (Huron—Bruce, PCC): Merci beaucoup.

J'ai quelques observations à faire au conseiller municipal et au maire qui se joignent à nous aujourd'hui. Merci de votre participation.

Je comprends votre point de vue, et je suppose que vous faites de votre mieux pour vos concitoyens. Comment conciliez-vous, d'une part, l'interdiction des pétroliers et, d'autre part, le bilan des déversements d'eaux usées dans la région? Comment expliquez-vous cette contradiction dans l'argument que vous nous présentez aujourd'hui?

M. Ben Isitt: C'est une bonne question.

M. Derek Corrigan: Je dirais que, dans le Grand Vancouver, nous avons investi des centaines de millions de dollars dans les systèmes de traitement secondaire afin de garantir que nos conduites d'évacuation respectent les normes environnementales les plus élevées. C'est l'une de nos principales responsabilités.

En fait, juste en face de notre région, dans le cas de l'usine de traitement Lions Gate, sur la rive nord, nous avons fait des démarches pour obtenir du financement fédéral dans le but d'assurer une protection optimale pour le bras de mer Burrard. Nous sommes très conscients de ces enjeux, et nous agissons de manière très responsable à cet égard.

Mais, comme nous le savons tous, personne n'est parfait, et c'est l'une des inquiétudes...

M. Ben Lobb: À ce propos, monsieur — et je ne suis pas ici pour débattre de cette question, bien franchement —, vous dites que personne n'est parfait, mais vous vous attendez à beaucoup plus de la part des pétroliers, qui ont déjà un bilan presque parfait.

Voilà la difficulté pour quelqu'un assis ici — et je ne viens pas de la Colombie-Britannique, mais de l'Ontario, et j'habite le long d'un des Grands Lacs, alors je suis conscient de l'importance de l'eau potable, de la sécurité, etc. Bref, je me gratte la tête — enfin, le peu de cheveux qu'il me reste —, en me demandant comment il est possible, d'un côté, d'affirmer que les pétroliers doivent être parfaits et, de l'autre, de continuer à déverser, presque à perpétuité, des eaux usées dans les cours d'eau de ces régions. Je n'arrive pas à comprendre cela.

En tout cas, passons à un autre point. J'aimerais poser une question à l'Association canadienne des producteurs pétroliers au sujet de l'annexe du projet de loi.

Faites-vous valoir l'argument que certains types d'hydrocarbures devraient être retirés de l'annexe tout de suite? Voulez-vous que certains d'entre eux soient enlevés dès maintenant, ou êtes-vous en train de dire qu'il faut effectuer d'emblée d'autres travaux de recherche scientifique avant d'invoquer un tel argument?

Mme Nancy Bérard-Brown: Merci de me donner l'occasion d'apporter des précisions.

À ce stade-ci, l'ACPP demande deux choses. D'abord, il faut déterminer si le condensat doit figurer ou non sur la liste des hydrocarbures persistants. Ensuite, comme je l'ai dit tout à l'heure, à mesure que d'autres résultats de recherche scientifique seront disponibles, si des changements s'imposent à l'un ou l'autre des produits énumérés dans l'annexe, il est important que nous sachions clairement comment procéder pour les retirer de la liste.

Un autre aspect qui nous pose problème, c'est la définition. Pour l'instant, la liste des hydrocarbures persistants figure en annexe, et il est possible de la modifier par voie réglementaire. Par contre, la définition de « pétrole brut » et d'« hydrocarbure » se trouve dans le texte même, ce qui empêche toute modification. Nous pensons qu'il s'agit d'un point important.

En tout respect, nous comprenons la détermination du gouvernement à passer à l'action, mais si certains hydrocarbures persistants ne doivent pas être inclus dans la liste, nous voulons nous assurer

d'avoir la capacité d'apporter les changements qui s'imposent et de savoir clairement sur quels principes, critères et données scientifiques nous appuyer pour retirer une partie ou la totalité de ces produits de la liste des hydrocarbures persistants.

• (1600)

M. Ben Lobb: J'ai une dernière question à poser au conseiller municipal de Victoria.

Je me demande ce que vous pensez de l'énorme échappatoire qui existe dans l'interdiction imposée par le gouvernement, en ce sens qu'il permet aux superpétroliers de transporter du carburant diesel léger, de l'essence, du gaz propane, etc. Un superpétrolier peut transporter 318 000 tonnes métriques de ce genre de produit, mais seulement 12 500 tonnes métriques de pétrole.

Il faut mener une étude pour justifier une telle décision. Que pensez-vous de cette échappatoire, et qu'en pensent les gens de votre municipalité?

M. Ben Isitt: Je tiens d'abord à dire que je ne suis ni biologiste de la vie marine ni ingénieur chimiste.

À ma connaissance, les produits dérivés du pétrole brut, surtout le bitume, sont particulièrement dangereux pour l'écologie marine, et leur récupération est une tâche particulièrement difficile pour les autorités chargées des opérations de nettoyage. Je pense que nous devrions, à tout le moins, interdire ces produits.

Si je comprends bien, le raffinage est un procédé de pointe, ce qui permet d'accroître les possibilités d'évaporation ou de récupération du produit par d'autres moyens. Il pourrait donc être justifié de... mais, en général, je crois que nous devons renforcer les règlements sur le transport de tous les produits pétroliers, y compris les produits raffinés que vous avez mentionnés.

J'ai une brève observation à faire concernant votre première question.

L'absence d'une infrastructure adéquate de traitement des eaux usées au coeur de la capitale est un grave problème. Pendant 40 ans, les autorités fédérales et provinciales ont permis que les eaux d'égout brutes du Grand Victoria soient déversées dans le détroit de Juan de Fuca. Environ les deux tiers de notre population dépendent de cette situation inacceptable. Quant au tiers des habitants de la région, ils sont desservis par une dizaine d'usines de traitement des eaux usées.

Heureusement, l'ancien gouvernement du Canada s'était engagé à verser près d'un quart de milliard de dollars pour bâtir une infrastructure adéquate de traitement des eaux usées dans la zone centrale. Cet engagement a été honoré par l'actuel gouvernement, et les travaux de construction sont déjà en cours afin de doter le centre-ville du Grand Victoria d'un système adéquat de traitement tertiaire des eaux usées.

Je tiens d'ailleurs à souligner la contribution des deux gouvernements à ce partenariat crucial pour assainir le milieu marin.

La présidente: C'est bien. Merci beaucoup.

Monsieur Hardie.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): M. Floatie va donc perdre son emploi? Est-ce bien ce que vous dites? C'est une blague pour les initiés.

Monsieur Corrigan, qui aurait cru, il y a 18 ans, que vous et moi, nous nous retrouverions dans un tel contexte aujourd'hui? Je dois admettre que, de toutes les personnes ici, vous et votre ville avez l'expérience la plus immédiate en matière de déversement accidentel de pétrole brut. Je vais vous donner un peu de temps pour expliquer ce qui s'est passé et ce que la rupture du pipeline a eu comme conséquences.

M. Derek Corrigan: Une des réalités des pipelines à Burnaby, c'est qu'ils faisaient initialement partie d'une coopérative qui desservait les raffineries le long de notre littoral, dans le bras de mer Burrard. La région comptait cinq ou six raffineries, mais il n'en reste qu'une seule maintenant. Au fil des années, toutefois, à la suite de changements géographiques, il est devenu incroyablement difficile de déterminer l'emplacement des premiers pipelines. Chaque fois que des travaux d'excavation étaient prévus près de ces pipelines, l'Office national de l'énergie avait exigé la présence d'employés de la société de transmission afin de superviser le tout.

Dans le cas du déversement de pétrole dans le quartier résidentiel de Burnaby, ce genre de supervision n'avait pas eu lieu. Les travaux n'avaient pas été exécutés adéquatement; en effet, un entrepreneur qui effectuait des travaux sur les conduites d'égout a causé la rupture d'un oléoduc. Pour colmater la brèche, on a fermé les vannes reliées au pétrolier, au lieu de fermer celles situées dans le parc de réservoirs de stockage. C'est ce qui a exacerbé le déversement massif de pétrole dans notre quartier, causant ainsi des dommages de plusieurs millions de dollars aux résidences, sans compter les dommages écologiques, car le pétrole a fini par se déverser dans le bras de mer Burrard. Ce fut une catastrophe, et il a fallu des années avant de nettoyer le gâchis.

Cet incident est survenu directement dans notre collectivité, et nous avons été très déçus de la façon dont Trans Mountain a géré la situation. Les gens de la région se sont rendu compte que ce genre d'accidents se produisent et, quand cela arrive, il y a des conséquences graves pour la collectivité environnante et l'écologie urbaine.

Les répercussions seront encore pires dans le cas des produits bitumineux qui passent par notre collectivité, car, en réalité, si nous allons exporter du pétrole, je crois très fermement que nous devrions le raffiner ici, au Canada. Nous devrions vendre nos produits raffinés à n'importe quel marché mondial qui souhaite en faire l'acquisition, au lieu d'exporter du pétrole brut. Je suis très déçu.

•(1605)

M. Ken Hardie: J'aimerais poser une question à nos deux représentants du secteur des pipelines: pourquoi ne pas raffiner le pétrole ici? Il existe une solution facile si vous avez le bon produit, un produit plus sûr, afin de l'expédier à partir de nos ports.

M. Chris Bloomer: Je crois que cela dépend des réalités économiques et des marchés. Selon moi, pour que le coût de raffinage au Canada soit concurrentiel et pour que ces produits soient livrés aux marchés pertinents, il faut... Vous venez de mentionner que trois raffineries ont fermé leurs portes à Burnaby. Il y avait des activités de raffinage dans le passé, mais il y en a moins maintenant en raison des conditions économiques.

M. Ken Hardie: Justement, quelles conditions économiques à long terme feraient en sorte que votre produit puisse être expédié par Prince Rupert? Il faudrait soit un pipeline, soit un réseau ferroviaire assez étendu pour l'expédition du produit. Y a-t-il un marché mondial pour cette ampleur d'expédition supplémentaire du produit en provenance du Canada? Quel est votre pronostic à long terme sur

les investissements à effectuer afin de concrétiser un tel projet, si jamais nous donnions le feu vert?

Mme Nancy Bérard-Brown: Selon les dernières prévisions produites par l'Agence internationale de l'énergie à Paris, la demande mondiale pour le pétrole ne cesse d'augmenter. Les producteurs cherchent à avoir accès aux côtes, et c'est ce que nous souhaitons afin d'être en mesure de répondre à la demande sur ces marchés.

En réponse à votre question précédente, notre domaine d'expertise est la production de ressources. S'il y avait déjà une volonté, une demande et une raffinerie prête à acheter notre produit, nous serions indifférents. D'après ce que j'ai pu comprendre, la raison pour laquelle certaines raffineries ont fermé leurs portes, c'est parce que l'écart de prix enregistré au cours des dernières années ne justifie plus la construction de raffineries. Du point de vue des producteurs, nous disposons de ressources croissantes et, s'il y a une demande, nous sommes prêts à les vendre et à obtenir des prix du marché qui sont indépendants de l'acheteur.

En tout cas, la demande est certainement à la hausse, et je sais que toutes nos exportations sont actuellement destinées aux États-Unis, d'où la nécessité de diversifier nos marchés.

M. Ken Hardie: Par contre, il y a aussi une demande pour que le tout se fasse sans danger. L'expérience de Burnaby montre que même le pétrole brut — un produit que vous voulez retirer, si je comprends bien, de la liste d'hydrocarbures réglementés —, peut créer un immonde gâchis — excusez mon langage —, et c'est le genre de situation que le moratoire vise à corriger.

La présidente: Pourriez-vous répondre brièvement?

Mme Nancy Bérard-Brown: Je tiens simplement à préciser que nous demandons un réexamen pour le retrait éventuel du condensat, qui provient de la production de gaz naturel. Ce n'est pas une forme de pétrole lourd ou un produit comparable au bitume dilué.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Cullen.

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

Je voudrais d'abord présenter mes excuses aux témoins pour mon retard. Je salue également nos amis de Victoria et de Burnaby.

Madame Bérard-Brown, je vais reprendre là où nous venons de nous arrêter, si vous me le permettez.

Je représente le nord-ouest de la Colombie-Britannique, la région au cœur de la plupart des discussions sur le projet Northern Gateway. Au cours des 40 dernières années, cette région a aussi fait l'objet de discussions afin de déterminer si les superpétroliers peuvent circuler en toute sécurité dans nos eaux.

Une question qui est constamment revenue sur le tapis et à laquelle je n'arrive toujours pas à obtenir une réponse satisfaisante de la part du gouvernement, c'est la nature du bitume dilué, surtout au contact de l'eau, qu'il s'agisse d'eau salée ou d'eau douce. L'une ou l'autre de vos associations dispose-t-elle de résultats de recherche à ce sujet?

Bien entendu, pour répondre à cette question, il faut d'abord déterminer comment nous gérons le dossier et comment nous mettons en oeuvre des protocoles de sécurité et d'assainissement. Soit dit en passant, on n'a jamais répondu à cette question tout au long des consultations sur le projet Northern Gateway; pourtant, le gouvernement d'alors a donné son aval, sans même savoir comment procéder si un nettoyage devait s'imposer. Y a-t-il des recherches menées par l'industrie?

•(1610)

Mme Nancy Bérard-Brown: C'est une excellente question.

Comme je l'ai mentionné, nous avons observé une lacune importante. Il y a quelques années, l'Association canadienne des producteurs pétroliers et l'Association canadienne de pipelines d'énergie ont demandé à la Société royale du Canada de mener une étude et de vérifier l'état des travaux de recherche sur l'évolution et le comportement des divers types de pétrole brut. Les auteurs ont ainsi repéré une lacune. C'est l'étude à laquelle j'ai fait allusion dans mon exposé.

Par ailleurs, nos deux associations ont uni leurs efforts pour embaucher un consultant chargé de mener des recherches plus poussées sur l'évolution et le comportement du pétrole brut dans divers milieux. Ces résultats seront disponibles l'année prochaine, et ils seront rendus publics.

M. Nathan Cullen: À titre de précision, parlez-vous de pétrole brut ou de bitume dilué? Il s'agit là d'une distinction importante.

Mme Nancy Bérard-Brown: Cette étude portera sur le pétrole brut en transit partout en Amérique du Nord, c'est-à-dire le pétrole léger, moyen, classique et non classique ainsi que le combustible de soute C et le condensat.

M. Nathan Cullen: Et le bitume dilué...?

Mme Nancy Bérard-Brown: Oui, le bitume dilué, le bitume synthétique et le bitume synthétique dilué.

M. Nathan Cullen: La situation au Canada est intéressante. Nous transportons du bitume dilué depuis maintenant un certain temps, et la possibilité de passer par la région du maire Corrigan nous permettra d'en transporter en plus grandes quantités. Il s'agit d'un produit du nord de l'Alberta, qui est mélangé avec le condensat et qui est assez visqueux pour pouvoir être acheminé par pipeline. Toutefois, il est juste de dire que la composition et la nature du produit subissent des changements, surtout si le produit est altéré au contact de l'eau.

Monsieur Corrigan, a-t-on soulevé cette question dans le cadre des discussions menées au sein de votre collectivité, entre vos concitoyens, votre bureau et le gouvernement fédéral, en ce qui concerne l'évaluation environnementale du prochain projet de pipeline, celui de Kinder Morgan, et la décision du gouvernement libéral d'en approuver la mise en oeuvre?

M. Derek Corrigan: C'est un sujet qui suscite beaucoup de préoccupations dans notre ville, car on en sait peu à propos du bitume dilué et des répercussions qu'aurait un déversement de cette matière. Chose certaine, on sait qu'un secret privatif entoure la composition exacte du condensat; on ne sait donc pas quels produits chimiques il contient afin de posséder la viscosité nécessaire pour se déplacer dans le pipeline. Voilà qui est également fort préoccupant, car on ignore bien des choses quant aux conséquences d'un déversement sur l'écologie.

Au bout du compte, le gouvernement fédéral a le pouvoir d'intervenir. L'industrie vous a affirmé que si quelqu'un va raffiner le produit et qu'elle peut vendre le pétrole à la raffinerie, elle le fera. L'ennui, c'est qu'elle ne s'est pas engagée à construire les infrastructures au pays. Cela permettrait de faire vivre une industrie secondaire et ferait en sorte que le transport des produits serait plus sécuritaire, peu importe la destination. Je ne pense pas que l'industrie ait fourni une explication adéquate pour dire pourquoi nous ne devrions pas prendre la responsabilité écologique de rendre ce produit plus sécuritaire à utiliser dans le pays qui le produit.

M. Nathan Cullen: N'est-ce pas seulement une question d'argent...

M. Derek Corrigan: Oui, c'est entièrement une question d'argent.

M. Nathan Cullen: ... si nous ne raffinons pas le produit, si nous n'avons pas construit d'infrastructures de raffinage d'envergure?

Nous avons peut-être construit une grande raffinerie et une usine de transformation au cours des 35 dernières années, alors que le nombre de millions de barils exportés a monté en flèche.

Monsieur Isitt, à Victoria, le tracé passe maintenant principalement par des eaux salées, alors qu'à l'intérieur des terres, c'est de l'eau douce.

Avez-vous avec les résidants de Victoria et de la région des échanges semblables à ceux que le maire Corrigan a eus concernant la perspective que le projet Kinder Morgan aille de l'avant? Ce dernier a été avalisé par le gouvernement fédéral. Le nombre de pétroliers qui ont commencé à sillonner les eaux a septuplé; que faisons-nous alors en cas de déversement? Pouvons-nous nettoyer les dégâts, au regard de la nature du bitume dilué?

M. Ben Isitt: La réponse est « non ». Voilà pourquoi la Ville de Victoria et le district régional de la capitale ont exprimé leur opposition quant à la demande d'expansion du pipeline de Trans Mountain et aux diverses politiques et infrastructures qui iraient de pair avec une augmentation du transport de combustible fossile le long de la côte.

Le chef du service d'incendie a déploré le manque total de coordination entre les organismes gouvernementaux. Le modèle actuel de surveillance gouvernementale des expéditions de combustible fossile est tout à fait inadéquat, Transports Canada et la Garde côtière canadienne déléguant leurs responsabilités à la Western Canada Marine Response Corporation, qui est sous la coupe de l'industrie. De par sa structure même, elle partage les intérêts de l'industrie au lieu de se préoccuper de l'intérêt public afin de protéger la population, la propriété et l'environnement naturel.

•(1615)

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le conseiller.

Nous accordons maintenant la parole à M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à M. Bloomer.

Vous avez indiqué que votre taux de réussite au chapitre du transport du pétrole est de 99,9 %. Est-ce exact?

M. Chris Bloomer: Il y a un « neuf » de plus.

M. Gagan Sikand: C'est ce que je pensais.

En ce qui concerne le 0,01 %, la fois où les choses dérapent... En fait, je vais revenir en arrière. Sur quoi se fonde ce chiffre; sur le volume ou le nombre d'expéditions? Comment avez-vous calculé ce pourcentage?

M. Chris Bloomer: Il est calculé en fonction du volume réel. Annuellement, il s'expédie environ 1,2 milliard de barils de pétrole et quelque 5,5 billions de pieds cubes de gaz. Voilà ce sur quoi les chiffres sont fondés.

M. Gagan Sikand: Avez-vous des chiffres concernant le désastre occasionnel, quand quelque chose ne va pas? Quel est le prix du nettoyage, des dommages?

M. Chris Bloomer: Le dernier déversement est survenu en 2010 à Kalamazoo, au Michigan. La facture s'est élevée à quelques milliards de dollars, mais le déversement a été nettoyé et l'environnement a été remis dans son état initial.

M. Gagan Sikand: En cas de problème, la facture s'élève-t-elle souvent à plusieurs milliards de dollars?

M. Chris Bloomer: Non.

M. Gagan Sikand: D'accord. Il s'agit donc d'une exception.

Je me tournerai maintenant vers nos homologues municipaux. Je suppose que je commencerai par monsieur le maire.

Votre budget prévoit-il des sommes pour le nettoyage en cas d'incident?

M. Derek Corrigan: Non. En fait, nous n'avons même pas l'argent nécessaire pour réagir si une conflagration se produisait au parc de réservoirs. La société Kinder Morgan s'attend en quelque sorte à ce que nos pompiers s'occupent de son parc, même en cas d'incident majeur. Or, nous n'avons pas la capacité d'agir. Nos pompiers ont fait savoir qu'il était impossible d'intervenir en cas de problème et qu'il faudrait simplement laisser l'incendie s'éteindre de lui-même. Ce parc de réservoirs se trouve juste en aval de l'Université Simon Fraser.

Ce qui nous préoccupe, c'est que le nombre d'études effectuées sur la protection en cas d'incidents ne nous permet pas de croire que le gouvernement fédéral contrôle la situation.

M. Gagan Sikand: Monsieur le conseiller, vous avez fait état d'une position d'opposition. Cette opposition vient-elle du conseil municipal? Avez-vous tenu des séances de discussion ouverte? Est-ce que ce sont les résidents qui s'opposent au projet? D'où vient cette opposition?

M. Ben Isitt: C'est une bonne question. Toutes les données sont publiées sur le site Web de la Ville de Victoria et du district régional de la capitale.

Tout a commencé quand le conseil a adopté un avis de motion et une résolution. Nous avons ensuite organisé une séance de discussion ouverte à propos du projet de pipeline Trans Mountain. La vaste majorité de la population a alors indiqué qu'elle n'appuyait pas ce projet.

L'opinion de la population faisait partie de la contribution de la Ville quand nous sommes intervenus dans le cadre du processus de l'Office national de l'énergie. La Ville et le district régional ont finalement adopté des résolutions dans lesquelles ils s'opposaient à la demande et exhortaient l'Office national de l'énergie et au gouvernement fédéral à la rejeter.

En ce qui concerne la question que vous avez posée à M. Corrigan à propos du nettoyage, il faut penser à affecter des agents de police pour arpenter les plages afin d'empêcher les citoyens de tenter de s'y promener ou les enfants d'essayer de jouer dans les sables souillés par le bitume toxique. Le nettoyage des zones intertidales exige littéralement des centaines de millions de dollars.

M. Gagan Sikand: Pardonnez-moi. Je vais vous interrompre, car je ne dispose que de six minutes.

Madame Bérard-Brown, je comprends parfaitement les obstacles qui entravent votre accès aux marchés, mais je ne suis pas certain que cet accès doive nécessairement se faire au détriment de notre planète ou de l'environnement.

Vous avez tenu bien des propos que je veux clarifier. Vous demandez une exemption, laquelle, à ce que je sache, est fondée sur la matière sèche. Vous avez indiqué qu'une partie des hydrocarbures

sont persistants et parlé de la viscosité. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet et nous expliquer en quoi consisterait la matière sèche afin d'obtenir une exemption?

Mme Nancy Bérard-Brown: Je suis désolée. Pour que tout soit clair, je n'ai pas parlé de matière sèche. J'essayais d'expliquer qu'il existe une distinction entre l'hydrocarbure persistant et non persistant, et à l'heure actuelle, la définition utilisée fait référence à la courbe de distillation. Je voulais vous faire savoir qu'il faut tenir compte d'autres facteurs au chapitre de la persistance. Par exemple, s'il se produit un déversement de bitume dilué ou de pétrole traditionnel, tous les produits s'altéreraient. Leur composition changerait donc selon l'environnement, la température ou la présence d'ondes de marée. Dans le cadre des études que nous entreprenons, nous tentons de mieux comprendre la manière dont la composition de la matière change au fil du temps, l'influence de cette évolution sur le pétrole brut et les mesures optimales que nous pouvons prendre.

Sachez que de nombreux experts considéreraient que le condensat est un pétrole non persistant. Nous demandons simplement d'étudier la question plus en profondeur pour déterminer si le condensat entre ou non dans cette liste.

• (1620)

La présidente: Merci beaucoup. Je suis désolée, monsieur Sikand.

M. Gagan Sikand: Vous m'avez simplement empêché de poser ma dernière question; c'est donc parfait. Merci.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Je veux approfondir brièvement la question du manque de ressources en cas d'urgence et des protocoles de préparation aux situations d'urgence. Je vais interroger le maire, le conseiller, ainsi que les représentants de l'industrie à ce propos.

Dans mon ancienne vie, j'ai été maire pendant de nombreuses années. Comme M. Lobb l'a indiqué, des incidents sont survenus dans les Grands Lacs. Or, nous y puisons notre eau pour alimenter notre usine de traitement et, bien entendu, les robinets, les bains et les douches de nos résidents. Voilà qui pose bien des défis, particulièrement quand il se produit un incident, auquel cas nous fermons évidemment le centre de traitement et réalimentons le réseau après au moins une semaine.

Cela étant dit, quels plans et protocoles de préparation aux situations d'urgence la municipalité a-t-elle adoptés à cet égard? Je poserai la même question aux représentants de l'industrie.

Je commencerai par monsieur le maire.

M. Derek Corrigan: De toute évidence, nous disposons de plans de préparation aux situations d'urgence afin de pouvoir réagir à toutes sortes d'urgence ou de catastrophes dans notre communauté, mais cela dépasserait la portée de tout ce que nous pourrions anticiper. Tout d'abord, la présence du parc de réservoirs, qui est situé sur le mont Burnaby, au-dessus de zones résidentielles et d'écoles, me fait bien souvent perdre le sommeil. Je m'inquiète de ce qu'il arriverait à nos citoyens et à l'université si un accident d'envergure survenait dans cette installation.

En ce qui concerne le bras de mer Burrard, aucune personne saine d'esprit ne construirait une installation de transport de pétrole dans sa partie la plus profonde, à travers deux pertuis, à l'heure actuelle. Le fait est que cette installation a été construite il y a 50 ou 60 ans, quand la situation était fort différente à cet endroit. Le port est maintenant très occupé et les pétroliers d'Aframax traverseront deux pertuis. S'il se produisait un accident dans cette zone très achalandée, un nettoyage s'avérerait impossible. Il faudrait un millier d'années avant de pouvoir nettoyer les dégâts. Les répercussions seraient catastrophiques sur la région de Vancouver, le tourisme et l'économie. L'ennui, c'est que même si l'industrie affirme que le risque est minimal, les conséquences d'un accident seraient si terribles que nous ne pourrions pas nous en remettre ou y faire face.

Il n'existe pas de plan. Le gouvernement a considérablement réduit les ressources de la Garde côtière et n'a pas de plan pour réagir à la situation. Il a délégué cette responsabilité à l'industrie.

M. Ben Isitt: Comme à Burnaby, nous disposons de plans officiels de gestion des situations d'urgence. Ces plans sont de la responsabilité de notre chef des pompiers, qui relève du conseil. « Prepare Victoria » est un organisme du service d'incendie qui compte trois employés et une centaine de pompiers volontaires, lesquels interviennent en cas d'incendies et aident les résidents déplacés. Ils portent une grande attention au risque sismique, qui est élevé sur la côte Ouest du pays, comme dans la vallée de l'Outaouais. L'an dernier, la Western Canada Marine Response Corporation, la Garde côtière et Transports Canada, qui exploite le port de Victoria, ont mené un exercice.

M. Vance Badawey: C'est excellent. Je vais maintenant me tourner vers l'industrie. Il ne me reste qu'une minute environ.

M. Chris Bloomer: Il incombe aux expéditeurs et aux propriétaires de pipeline d'instaurer des plans de réaction aux situations d'urgence. Deux éléments entrent en ligne de compte. Les entreprises doivent disposer des ressources financières pour être préparées et pouvoir s'occuper des urgences potentielles ou anticipées. Les entreprises s'aident mutuellement. Ainsi, en cas d'incident, si le propriétaire du pipeline fait partie de l'Association canadienne de pipelines d'énergie, les pipelines de transport...

• (1625)

M. Vance Badawey: Ces plans sont-ils applicables dans la région?

M. Chris Bloomer: Oui.

M. Vance Badawey: Compte tenu du peu de ressources disponibles...

M. Chris Bloomer: L'industrie effectue des exercices de réaction aux situations d'urgence et dispose des ressources nécessaires. Le gouvernement a affecté des ressources supplémentaires. On s'occupera donc de la question.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Badawey.

Nous accordons maintenant la parole à Mme Block pour cinq minutes.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Je voudrais remercier tous les témoins de comparaître aujourd'hui.

Je ne dispose pas d'autant de temps que mes collègues; j'irai donc droit au but. Puisque le projet de loi C-48 ne change en rien l'entente volontaire intervenue en 1985, comme il en a été question lors de notre dernière séance et comme les fonctionnaires l'ont confirmé, et étant donné que le gouvernement actuel a rejeté le projet de pipeline

Northern Gateway, considérez-vous que nous ayons un besoin urgent de ce projet de loi?

Cette question s'adresse tant à Mme Brown qu'à M. Bloomer.

M. Chris Bloomer: À mon avis, il faut revenir en arrière et effectuer davantage de consultations, recueillir plus de données scientifiques et évaluer plus en profondeur les répercussions réelles de cette mesure. Je pense qu'on ne s'entend pas sur le fait que les exploitants devraient ou non avoir accès à l'océan dans le Nord de la Colombie-Britannique pour produire des ressources. Il faut donc réaliser d'autres travaux à ce sujet.

Mme Nancy Bérard-Brown: Je partage son avis. Il faut réunir plus de données scientifiques, déceler les lacunes et peut-être établir des mesures d'atténuation potentielles pour combler le besoin.

Il me semble que vous avez fait référence plus tôt à la zone d'exclusion. Je ferais remarquer que cette zone a été instaurée pour la production venant des installations de Valdez à destination des régions en dessous du 48° parallèle. Elle ne s'applique donc pas aux navires qui entrent au Canada ou qui en sortent.

Mme Kelly Block: D'accord.

Mme Nancy Bérard-Brown: Il s'agit d'une mesure distincte. Je sais d'expérience qu'il existe parfois une certaine confusion à cet égard.

Comme je l'ai souligné précédemment, une brève consultation a été menée, et je pense qu'à la lumière des répercussions que la mesure aurait sur la capacité des producteurs de gaz naturel et de pétrole d'atteindre l'océan, l'adoption du projet de loi aurait des conséquences économiques substantielles.

Mme Kelly Block: Merci.

Je formulerais maintenant un commentaire et une question. Il est très clair, dans l'esprit de ceux d'entre nous qui représentent ici le caucus conservateur, que le moratoire ne vise pas la circulation de pétroliers, mais l'exploitation des sables bitumineux et un port. Il concerne précisément, comme vous l'avez fait remarquer, le chargement et le déchargement de pétroliers dans la région. Je me demande donc si vous pourriez nous indiquer comment les lois et les règlements canadiens qui régissent la question se comparent à ceux des autres pays?

M. Chris Bloomer: Il existe des normes et des processus internationaux en ce qui concerne le mouvement maritime de chargements de pétrole et d'autres matières. Le Canada y adhère. Les coordonnateurs de l'expédition et les organes de réglementation internationaux gèrent ces règlements. Des milliers de navires entrent dans des ports et en sortent dans toutes les régions du monde, transportant des hydrocarbures et du pétrole par voie maritime sur toute la planète. Le Canada se conformera à ce cadre, et nous serons les meilleurs à cet égard, comme nous le faisons habituellement.

Mme Nancy Bérard-Brown: Je ne pourrai peut-être pas fournir de détails. Ce que je crains, c'est que lorsqu'on élabore une politique ou une mesure ne s'appuyant pas sur des données scientifiques, on risque d'établir un précédent. Un danger guette également notre réputation. Le Canada adhère aux accords internationaux; nous savons donc que cette mesure n'est pas accueillie très favorablement, car les pays étrangers la considèrent comme une restriction de la circulation maritime au Canada.

Je ne pourrais vous donner de détails au sujet du chargement et du déchargement, la question ne relevant pas de ma sphère de compétences.

•(1630)

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

La présidente: Merci beaucoup, madame Block.

Nous remercions nos témoins de l'aide qu'ils nous ont apportée aujourd'hui alors que nous poursuivons notre étude du projet de loi C-48.

Nous suspendrons la séance afin d'accueillir nos prochains témoins, dont certains comparaitront par vidéoconférence.

•(1630)

(Pause)

•(1635)

La présidente: Nous reprenons la séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des communautés.

Nous souhaitons la bienvenue à nos témoins. Nous recevons notamment Janet Drysdale, vice-présidente, Développement corporatif, au CN. Nous sommes ravis de vous revoir, Janet.

Nous entendrons également Ross Chow, directeur général d'InnoTech Alberta; Scott Wright, directeur, Préparation d'intervention, à la Western Canada Marine Response Corporation; Kate Moran, présidente d'Ocean Networks Canada; et Greg D'Avignon, président et chef de la direction du Business Council of British Columbia.

Bienvenue à tous. Nous nous excusons du retard de quelques minutes. Il a fallu établir la communication avec tous les témoins.

Madame Drysdale, nous commencerons par vous. Si vous pouviez faire un exposé de cinq minutes ou moins, nous vous en saurions gré.

Mme Janet Drysdale (vice-présidente, Développement corporatif et Développement durable, Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada): Bonjour.

Je m'appelle Janet Drysdale et je suis vice-présidente du Développement corporatif et du Développement durable au CN. Je fais cet exposé au nom du CN et d'InnoTech Alberta, notre partenaire de recherche qui est représenté aujourd'hui par son directeur général, Ross Chow, qui comparait par vidéoconférence. Nous vous remercions de nous donner l'occasion de témoigner afin d'offrir notre point de vue dans le cadre de votre étude du projet de loi C-48.

Le CN est la seule compagnie ferroviaire qui dessert les ports de la côte Nord de la Colombie-Britannique. Le port de Prince Rupert constitue un maillon important du réseau du CN qui est en croissance rapide. Au cours des 10 dernières années, il est devenu une porte d'entrée pour les biens venus d'Asie qui affluent sur le marché nord-américain. Nous desservons aussi le port de Kitimat, également situé sur la côte Nord de la Colombie-Britannique.

Le CN assure actuellement le transport intermodal de produits comme le charbon, le grain, le granulé de bois et le bois d'oeuvre par l'entremise du port de Prince Rupert, et nous discutons activement avec des clients souhaitant expédier un éventail de produits d'exportation à partir de ce port. Nous exploitons également une barge ferroviaire, qui relie le port de Prince Rupert à l'Enclave de l'Alaska. À l'heure actuelle, le CN ne transporte pas de produits d'exportation sur la côte Nord de la Colombie-Britannique qui seraient assujettis aux dispositions du projet de loi C-48.

Depuis trois ans, le CN collabore avec InnoTech Alberta afin d'élaborer un processus pour solidifier le bitume. InnoTech, qui participe à l'effort de recherche et d'innovation de l'Alberta, est un expert et un chef de file de l'industrie dans les domaines de l'énergie et de l'environnement. Ensemble, le CN et InnoTech ont étudié

diverses manières de solidifier un baril entier de bitume sans devoir faire appel au raffinage. À dire vrai, rien n'a fonctionné.

Cependant, lorsque nous nous sommes penchés sur les nombreuses méthodes mises à l'essai, nous nous sommes aperçus que si nous combinions plusieurs processus, nous pourrions concevoir le produit solide transportable recherché. Grâce à ces recherches, nous avons maintenant mis au point un processus de solidification du bitume, dont le brevet est en instance.

Dans le cadre de ce processus, on ajoute des polymères au bitume afin de former un coeur stable, puis de créer une enveloppe de polymère autour du mélange de bitume et de polymère, le tout formant quelque chose s'apparentant un peu à une rondelle de hockey. Fait important, on peut aisément séparer le bitume du polymère. Le processus n'altère en rien le bitume, et le polymère séparé peut être ensuite recyclé ou réutilisé dans le processus de solidification. Nous avons nommé le produit « CanaPux ».

L'intérêt principal pour le Comité, c'est que l'on n'a pas besoin de wagons-citernes ou de pétroliers océaniques pour acheminer le CanaPux jusqu'aux marchés finaux. Le CanaPux sera transporté comme n'importe quel autre produit sec en vrac, comme le charbon et la potasse, à bord de wagons-tombereaux et dans la cale de vraquiers. Aux ports, le CanaPux pourrait être transporté jusqu'aux bateaux à l'aide des infrastructures de chargement existantes.

Au chapitre de la sécurité et de l'économie, le transport du CanaPux ne requiert pas de diluant. Vous savez certainement que le diluant, précédemment appelé condensat, est un produit pétrolier léger et plus volatil utilisé pour diluer le bitume afin d'en faciliter l'écoulement dans les pipelines.

L'inclusion du polymère permet au CanaPux de flotter sur l'eau, contrairement au bitume pur, ce qui en facilite la récupération en cas de déversement en mer. J'ai un échantillon avec moi, si quelqu'un souhaite y jeter un coup d'oeil.

Jusqu'à présent, nous avons réussi à prouver la composition chimique et le concept du CanaPux. En outre, nous continuons de travailler avec InnoTech afin de confirmer scientifiquement les aspects environnementaux du produit, en ce qui concerne notamment son incidence dans l'environnement et le cycle de vie des gaz à effet de serre.

Bien entendu, nous devons également en prouver la viabilité commerciale. Autrement dit, nous devons montrer que nous pouvons produire de grandes quantités de CanaPux très rapidement. Il s'agit essentiellement d'une simple question de fabrication, et le CN est actuellement à la tête d'un projet pilote qui permettra d'y répondre. Ce projet nous permettra de faire la démonstration de la technologie aux raffineurs étrangers et aux producteurs intéressés. Il nous donnera également l'occasion de préciser les coûts réels et d'effectuer des travaux d'ingénierie évolutifs qui pourront être utilisés pour commercialiser la technologie.

Nous pensons que le projet pilote prouvera que le CanaPux offre un moyen sécuritaire et concurrentiel de transporter le bitume de l'Ouest canadien jusqu'aux marchés étrangers.

Nous avons informé des fonctionnaires de divers ministères des gouvernements du Canada, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique avant d'amorcer le processus d'obtention de brevet.

Comme le CanaPux serait transporté dans des cargos plutôt que des pétroliers, nous pensons que ce transport serait autorisé au titre du projet de loi C-48. Voilà qui permettrait de transporter le bitume de façon sécuritaire tout en élargissant les perspectives commerciales des producteurs canadiens. Nous considérons que c'est approprié, compte tenu des propriétés environnementales du CanaPux.

La protection de l'environnement sur les côtes est extrêmement importante. Il faut donc concilier l'accès aux riches ressources naturelles du Canada, qui offrent des occasions économiques à l'ensemble de la population canadienne, avec cette protection.

•(1640)

Le CN et Innotech sont très fiers d'avoir pris les devants en concevant le CanaPux. Nous considérons que les bénéfices de ce produit sur les plans de la sécurité et l'environnement auront des avantages substantiels pour les Canadiens.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion de faire un exposé.

La présidente: Merci beaucoup, madame Drysdale.

Vous avez dit que vous aviez apporté un échantillon à l'intention du Comité?

Mme Janet Drysdale: Oui.

La présidente: Nous le ferons passer entre les membres du Comité.

Mme Janet Drysdale: Il est dans un sac à fermeture à glissière, car il s'agit d'un produit pétrolier qui sent le pétrole, mais vous pouvez l'ouvrir. Nous voulions vous le montrer.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous entendrons maintenant Kate.

Mme Kathryn Moran (présidente et directrice générale, Ocean Networks Canada): Oui.

La présidente: Vous pouvez faire votre exposé. Quel magnifique panorama derrière vous.

Mme Kathryn Moran: J'ai pensé vous faire voir l'océan, puisque nous en parlons.

Je représente aujourd'hui Ocean Networks Canada, dont je suis présidente et chef de la direction depuis cinq ans. Avant de venir à Victoria, j'ai travaillé pendant deux ans aux États-Unis à titre de directrice adjointe au bureau des politiques en matière de sciences et de technologie de la Maison-Blanche, où je relevais de John Holdren, conseiller scientifique auprès du président Obama. Au cours de cette affectation, j'ai été choisie pour faire partie de l'équipe de huit membres du secrétaire de l'Énergie, Steven Chu, qui a supervisé l'arrêt de la fuite de pétrole de la plateforme *Deepwater Horizon*.

À Ocean Networks Canada, je dirige une équipe exceptionnelle qui utilise les meilleurs systèmes d'observation des océans du monde. Ocean Networks Canada fait en sorte que l'océan soit connecté à Internet en observant et en surveillant principalement la côte Ouest, mais aussi des actifs sur la côte Est et dans l'Arctique. Les observatoires recueillent continuellement des données en temps réel aux fins de recherches scientifiques, mais ils jouent également un rôle important en aidant les communautés et les gestionnaires à prendre des décisions. Par exemple, ils peuvent vous aider à prendre des décisions éclairées comme celles que vous devez prendre aujourd'hui à propos du projet de loi C-48. Ces décisions sont vraiment importantes afin d'assurer la protection des océans aujourd'hui et dans l'avenir.

Vous savez fort bien que ce sont nos océans et nos côtes qui seraient les plus touchés en cas de déversement de pétrole. Les outils de nettoyage des côtes permettent de récupérer au mieux 10, parfois 15 % du pétrole, ce qui est bien peu, on en conviendra tous. Ces faits appuient à eux seuls l'intention du projet de loi C-48.

Il y a sept ans, l'explosion survenue sur la plateforme *Deepwater Horizon* de BP a marqué le début, dans le golfe du Mexique, de ce qui serait le deuxième déversement de pétrole en importance dans le monde. Nous avons tous regardé le pétrole jaillir de la valve sur les chaînes de diffusion de nouvelles en continu. Je regardais la situation alors que nous tentions d'arrêter le déversement. Le pétrole s'est écoulé pendant des mois, suscitant des sentiments d'aversion et de honte. Après des mois de travail, la fuite a été colmatée, mais pas avant que près de cinq millions de gallons de pétrole se soient échappés. La situation est totalement différente de celle dont il est question ici, puisque nous parlons de pétroliers, mais je ferai appel à votre patience alors que j'évoque d'autres accidents.

Plus de 20 ans auparavant, l'*Exxon Valdez* a laissé fuir 42 millions de litres de pétrole brut au large de l'Alaska, provoquant ainsi ce qui est encore à ce jour un des déversements les plus catastrophiques du monde, compte tenu de l'éloignement de l'endroit, du type de pétrole et des répercussions néfastes du déversement sur la riche biodiversité de la région. Les eaux de la Colombie-Britannique ressemblent en grande partie à celles où le déversement de l'*Exxon Valdez* s'est produit en Alaska. Ces dernières se situent en zones éloignées, leur température basse ralentit la dispersion du pétrole brut et elles se répartissent en une myriade de petits bras de mer et de canaux caractérisés par des marées de grande envergure et des courants puissants. Elles ressemblent aux eaux de la Colombie-Britannique, lesquelles accueillent des oiseaux marins, des saumons et d'autres espèces de poissons que l'on peut pêcher, des loutres de mer, des phoques et des baleines migrantes qui y ont élu résidence, notamment des baleines grises et des baleines à bosse en nombre croissant. On y trouve également des orques et des épaulards nomades.

Je m'arrêterai un instant pour souligner qu'en réaction à l'incident de l'*Exxon Valdez*, l'industrie des pétroliers a fait des pieds et des mains pour réduire le nombre d'accidents provoquant des déversements de pétrole, comme d'autres témoins vous l'ont certainement expliqué. Elle a tiré de nombreuses leçons de cet accident, ce qui lui a permis de réduire le risque quand des pétroliers s'aventurent dans ce genre d'eaux.

Permettez-moi de parler d'un accident plus récent, celui du remorqueur *Nathan. E. Stewart*, qui a coulé au large de la côte rocheuse de la Colombie-Britannique. Même si la citerne qu'il remorquait était vide, le remorqueur transportait lui-même 220 000 litres de diesel et des milliers de litres de lubrifiant à base de pétrole. Cet accident a eu sur la côte virginale et la nation Heiltsuk des répercussions néfastes que l'on cherche encore à évaluer. Nous ignorons tous les effets que cet accident a eus, mais chose certaine, la nation autochtone affirme avoir subi des torts considérables.

Comment de tels accidents ont-ils pu se produire? Quand je travaillais relativement à l'accident de BP, j'ai été stupéfiée d'entendre l'industrie pétrolière nous affirmer alors, comme elle le fait aujourd'hui, que ses progrès technologiques lui permettent d'exploiter et de transporter le pétrole et le gaz de manière sécuritaire, même dans les environnements les plus difficiles. La simple vérité, c'est que chacune de ces catastrophes est le résultat d'une combinaison d'erreur humaine et de lacunes au chapitre de la réglementation et de la supervision, laquelle doit reposer sur une solide surveillance.

Je considère que le projet de loi C-48 commence à corriger les lacunes de la réglementation, ce qui constitue un bon pas en avant. Il appuie, peut-être pour la première fois, le recours par le Canada du principe de précaution en vertu du protocole adopté à Londres en 1996 au titre de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultat de l'immersion de déchets.

Ocean Networks Canada a récemment effectué...

• (1645)

La présidente: Madame Moran, je suis désolée de vous interrompre. Pourriez-vous terminer votre exposé, puis nous communiquer le reste de votre contenu lorsque vous répondrez aux questions?

Mme Kathryn Moran: Je suis désolée; j'ai dépassé le temps qui m'était alloué.

La présidente: Peut-être pourriez-vous ajouter tout ce que vous vouliez nous dire. Je suis certaine que le Comité vous posera beaucoup de questions.

Mme Kathryn Moran: D'accord.

La présidente: Vous pourrez nous dire tout ce dont vous n'avez pu parler quand le Comité vous interrogera.

Mme Kathryn Moran: Ce que je voulais surtout faire remarquer, c'est que le projet de loi C-48 ne change en rien en ce qui concerne la circulation des pétroliers le long de la côte. Cela n'a pas de répercussion sur les petites communautés au chapitre de l'approvisionnement en pétrole, mais un nombre substantiel de transporteurs et de cargos sillonnent les parages. Ce sont eux qui représentent le plus grand risque.

• (1650)

La présidente: Merci beaucoup, madame Moran.

La parole est à vous, monsieur Wright, directeur de la préparation d'intervention. Tentez de parler cinq minutes ou moins, je vous prie.

M. Scott Wright (directeur, Préparation d'intervention, Western Canada Marine Response Corporation): Je témoigne aujourd'hui pour traiter de la réaction aux déversements en mer au Canada.

Nous ne sommes ni pour ni contre le moratoire relatif aux pétroliers. En vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, notre mandat consiste à préparer l'intervention en cas de déversement sur la côte Ouest du pays, peu importe où il survient. Même si nous ne nous prononçons ni en faveur ni en défaveur du projet de loi, la réaction aux déversements et notre capacité à intervenir en cas de déversement ont joué un rôle crucial dans le débat sur l'exportation d'énergie, l'accès au marché et le volume des expéditions.

En 1976, la WCMRC a vu le jour à titre de coopérative sous le nom de Burrard Clean Operations. À l'époque, elle était chargée d'intervenir en cas de déversement dans le port de Vancouver. À la suite de l'incident de l'*Exxon Valdez*, en 1989, le gouvernement fédéral a mis sur pied un groupe de travail public relativement à la sécurité des pétroliers et à la capacité d'intervention en cas de déversement en mer.

Le premier rapport du groupe contenait 107 recommandations, lesquelles ont inspiré les modifications apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada en 1995. Ces modifications ont instauré un régime d'intervention en cas de déversement financé par l'industrie et réglementé par le gouvernement pour toutes les eaux côtières du pays. La WCMRC est ainsi devenue la seule organisation d'intervention spécialisée sur la côte Ouest.

Nos activités de préparations sont financées par les droits de membre versés par les compagnies de transport maritime et les installations de transport de pétrole en activité sur la côte Ouest. Les navires de plus de 400 tonnes doivent verser des droits annuels, alors que les droits des entreprises transportant du pétrole à des fins commerciales sont établis en fonction des volumes. S'il se produit un déversement, la Loi exige que le pollueur paie le nettoyage. S'il est incapable de le faire, des fonds canadiens et internationaux peuvent couvrir les coûts du nettoyage et des réclamations relatifs au déversement. Ces fonds sont composés de sommes perçues auprès de l'industrie.

Le gouvernement fédéral établit les normes, et l'industrie paie pour l'organisation d'intervention, dont le rôle consiste à respecter et à dépasser les normes. Le gouvernement du Canada exige que l'industrie paie pour que les contribuables canadiens n'aient pas à le faire. Selon l'esprit du régime, ces derniers n'ont pas à assumer le coût des interventions. À ceux qui s'inquiètent que la présence de l'industrie ait une incidence quelconque sur notre capacité d'intervenir, je dis que le gouvernement fédéral établit des normes et assure la surveillance du régime et de l'intervention. C'est un excellent modèle, et le gouvernement fédéral est en train d'améliorer le régime.

La Loi sur la marine marchande du Canada exige que nous récupérions jusqu'à 10 000 tonnes de pétrole dans l'eau en l'espace de 10 jours. Elle prévoit en outre des temps d'intervention modulés. Par exemple, dans le port de Vancouver, la WCMRC doit être sur place dans un délai de six heures. Pour l'instant, ce port est la seule installation désignée sur la côte Ouest. La WCMRC surpasse ces normes de planification à tous les égards, son temps de réaction moyen étant de 60 minutes dans la vallée du bas Fraser au cours des 10 dernières années.

La WCMRC possède des bureaux et des entrepôts à Burnaby, Duncan et Prince-Rupert, et plus d'une dizaine de caches de matériel réparties stratégiquement le long de la côte de la Colombie-Britannique. Nous disposons d'une flotte de 42 bateaux et d'un rayon d'action de plus de 36 kilomètres. Notre capacité d'écumage est de 550 tonnes, soit 20 fois la quantité exigée par la Loi. La WCMRC est intervenue avec succès à la suite de déversements de pétrole léger et lourd. Nous disposons d'un éventail d'écumoirs qui peuvent récupérer tous les genres de pétrole transportés sur la côte. Nous formons également des centaines d'entrepreneurs chaque année.

En cas de déversement, le pollueur communique avec notre organisation pour qu'elle nettoie les dégâts en son nom. L'ensemble de l'intervention est géré par un éventail de partenaires fédéraux, provinciaux et municipaux, notamment les Premières Nations, les autorités sanitaires, le ministère des Pêches et des Océans, Environnement Canada, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et d'autres intervenants. La Garde côtière canadienne surveille l'intervention et prend les choses en main si le pollueur est inconnu, est incapable d'intervenir ou refuse de le faire.

Transports Canada et la Garde côtière canadienne dirigent quatre projets pilotes afin d'élaborer des plans d'interventions régionaux fondés sur une évaluation du risque.

• (1655)

Environnement Canada, Pêches et Océans et le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique participent au projet pilote en Colombie-Britannique sur les couloirs de navigation du Sud.

L'élaboration de...

La présidente: Je suis désolée, monsieur Wright, mais je dois vous interrompre. Vous aurez l'occasion de compléter en répondant aux questions des membres.

Nous accueillons maintenant Greg D'Avignon, président et chef de la direction, Business Council of British Columbia.

Monsieur D'Avignon, vous avez la parole.

M. Greg D'Avignon (président et chef de la direction, Business Council of British Columbia): Merci, madame la présidente.

Je tiens à remercier le Comité de m'avoir invité à comparaître.

Mon nom est Greg D'Avignon. Je suis le président et chef de la direction du Business Council of British Columbia. Notre organisation, qui entame sa 51^e année, compte 260 entreprises ayant des biens et menant des activités dans la province, y compris des entreprises de premier plan dans tous les secteurs de l'économie, dont des établissements d'études postsecondaires.

Mon intervention d'aujourd'hui portera principalement sur deux domaines clés. D'abord, la demande d'énergie et l'innovation à l'échelle mondiale et domestique et le rôle que peut jouer le Canada pour satisfaire ses obligations du point de vue de la protection environnementale et marine. Je parlerai également de l'occasion qui s'offre à nous, et dont nous devrions profiter, d'exporter les produits canadiens au profit de l'économie et des citoyens du Canada et de la Colombie-Britannique.

Nous avons déjà exprimé ces objectifs dans un mémoire présenté en septembre 2016, mais ils valent la peine d'être répétés aujourd'hui. Comme vous le savez, dans son dernier rapport, l'Agence internationale de l'énergie nous apprend que la demande mondiale en hydrocarbures continue de grimper et que, selon les prévisions, elle devrait augmenter d'un tiers jusqu'en 2040. Il faudra un mélange mondial de produits énergétiques afin de satisfaire à cette demande, y compris l'énergie renouvelable, mais, pour les prochaines décennies, cette demande sera assouvie principalement par des sources d'énergie axées sur les combustibles fossiles.

Selon nous, le Canada peut choisir d'ignorer cette demande et les réalités du marché et se priver de certains avantages, y compris des investissements, des impôts, des emplois et des innovations qui découlent de notre secteur de l'énergie, secteur qui représente 10 % de notre PIB et, plus récemment, jusqu'à 25 % des investissements en capitaux dans l'ensemble du pays, ou de jouer un rôle en offrant des produits pétroliers et de gaz naturel ayant moins d'impact sur les gaz à effet de serre créés grâce à notre approche de base et à nos innovations, comme l'a souligné le témoin précédent, et inciter un changement mondial grâce à l'impact canadien.

Il s'agit d'une proposition unique, surtout pour la Colombie-Britannique qui dispose de cette capacité et qui intègre déjà l'électrification dans la production pétrolière et du gaz naturel en amont et en aval. Ces efforts réduisent de moitié l'intensité carbonique d'un baril de pétrole, comparativement à la moyenne américaine. Fait ironique, le Canada importe plus de 400 000 barils de pétrole américains, alors que ses propres produits demeurent enclavés sur son territoire.

Les normes environnementales élevées du Canada jouent un rôle à ce chapitre et le projet de loi C-48 aide à renforcer ces normes. Toutefois, nous entretenons certaines inquiétudes quant à notre capacité en tant que quatrième producteur pétrolier en importance au monde, et étant donné nos innovations en matière d'électrification sur le marché, à profiter des occasions qui se présentent à nous. La persistance des lois et des programmes empêche l'innovation entourant le produit CanaPux, comme on l'a souligné plus tôt, et

fait obstacle aux opportunités qui découleront de notre production de gaz naturel, y compris la production de pétrole léger de réservoirs étanches, de condensat et de méthane.

Ce qui inquiète le conseil, c'est que le discours public ne tient pas compte de tous les peuples autochtones. Bien que bon nombre de communautés autochtones ont le droit de s'opposer à la capacité d'expédier des produits à partir de leurs territoires traditionnels, notamment le bitume dilué, de nombreux témoins ayant comparu devant le Comité ont souligné qu'ils aimeraient profiter de ces occasions en utilisant des moyens durables et qui respecteraient l'environnement et les traditions. Cela inclut la chaîne d'approvisionnement qui traverse la Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan.

Ironiquement, l'industrie pétrolière et le secteur de l'énergie canadiens sont parmi les plus importants employeurs d'Autochtones, favorisant ainsi l'autodétermination et l'indépendance financière de ces communautés ainsi que la création d'emplois.

Le Canada a l'occasion de profiter de ces marchés, de bâtir sur ces innovations, de réduire l'intensité carbonique de ses produits et, surtout, de créer des possibilités économiques et culturelles pour tous les Canadiens grâce à l'abondance énergétique qui existe sur son territoire.

En terminant, j'aimerais formuler quelques suggestions. Bien que le conseil n'appuie pas le projet de loi C-48, il comprend l'intérêt du gouvernement pour cette mesure législative. Par conséquent, nous souhaitons formuler les suggestions suivantes. Premièrement, malgré nos opinions sur les conséquences négatives et involontaires potentielles de cette mesure législative, nous devons reconnaître qu'elle permet l'exportation de produits moins inquiétants et moins persistants que le bitume dilué à partir de nos ports en eau profonde du Nord. Les discussions concernant ce projet de loi ont d'abord porté sur le bitume dilué et, malheureusement, elles ont été élargies pour inclure une grande variété de produits et de possibilités non prévues à l'origine.

Deuxièmement, dans les 12 mois suivant l'adoption de cette mesure législative et une fois qu'elle aura reçu la sanction royale, des examens devraient être effectués sur la persistance des produits afin d'accroître la précision des définitions, surtout étant donné l'étude menée par l'Association canadienne des pipelines d'énergie sur le sujet, étude qui devrait se terminer en 2018.

● (1700)

Troisièmement, les développements technologiques et autres capacités d'intervention devraient faire l'objet d'un examen dans les 24 mois suivant la sanction royale, notamment en ce qui a trait au plan de protection des océans et à certaines innovations dont nous avons entendu parler plus tôt, comme le produit CanaPux, afin de voir si la mesure législative demeure pertinente.

La présidente: Merci, monsieur D'Avignon. Pourriez-vous nous formuler votre dernière suggestion en répondant à l'une des questions des membres?

M. Greg D'Avignon: Certainement.

La présidente: Monsieur Chong, vous avez la parole.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, madame la présidente.

Si vous me le permettez, j'aimerais partager mon temps d'intervention avec Mme Block. Je n'ai pas de question à poser aux témoins, seulement un commentaire à formuler.

Mon commentaire porte sur la dimension internationale du projet de loi. Je ne crois pas que les témoins aient abordé le sujet, donc je voulais le faire afin qu'il figure au compte rendu. Le projet de loi C-48 porte sur les eaux limitrophes que nous disputons aux États-Unis, celles entourant la péninsule de l'Alaska et l'entrée Dixon, ainsi que les questions relatives aux droits de passage inoffensifs et à la liberté de navigation, notamment.

Les États-Unis ne sont pas signataires de l'UNCLOS, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer. Toutefois, grâce à leur marine, les États-Unis assurent une surveillance maritime mondiale. Le pays a toujours été très clair dans son intention de protéger ses droits. Depuis les années 1890, le Canada revendique ces eaux, tant l'entrée Dixon que le détroit d'Hecate, stipulant qu'elles font partie de son territoire. J'appuie cette position, mais les États-Unis ne reconnaissent pas la souveraineté du Canada dans ces eaux.

Si j'ai bien compris, la priorité actuelle du gouvernement du Canada en matière de politique étrangère est de protéger l'ALENA. À mon avis, le gouvernement du Canada devrait adopter une approche pangouvernementale afin de s'assurer que toutes ses ressources sont utilisées pour protéger l'ALENA, un accord vital pour environ le cinquième de l'économie canadienne qui dépend de nos exportations vers les États-Unis. Une des choses qui m'inquiètent, c'est que cette mesure législative risque de provoquer l'administration Trump, alors que nous tentons d'attirer son attention sur les emplois et les intérêts canadiens liés à l'ALENA et d'obtenir son soutien à cet égard. Dans ce contexte, je crois qu'il est important pour nous, députés, d'exprimer officiellement cette inquiétude.

À mon avis, le moment est mal choisi. Je ne crois pas que ce projet de loi cadre avec ce qui devrait être, à mon avis, une stratégie pangouvernementale qui concentre tous les aspects, tous les ministères, tous les ministres et tous les éléments du gouvernement du Canada sur un seul sujet, soit la protection de nos intérêts liés à l'ALENA et faire en sorte que l'administration Trump adopte notre point de vue.

La présidente: Merci.

Je tente de limiter les interventions à cinq minutes afin que nous puissions poser le plus de questions possible aux témoins. Il vous reste deux minutes.

Mme Kelly Block: Madame Drysdale, cette nouvelle technologie, ce nouveau produit, m'intéresse beaucoup. Des médias ont rapporté que le CN était en discussion avec Transports Canada pour obtenir une exemption au moratoire sur les pétroliers pour le produit CanaPux.

Où en sont ces discussions et quelle validation de principe Transports Canada a-t-il exigée?

• (1705)

Mme Janet Drysdale: Nous n'avons demandé aucune exemption. Selon notre compréhension de la mesure législative proposée, ce produit ne serait pas touché par cette mesure législative.

Mme Kelly Block: D'accord, merci.

La présidente: Monsieur Hardie, vous avez la parole pour cinq minutes.

M. Ken Hardie: Merci, madame la présidente.

J'ai demandé à ce que le CN vienne témoigner, car le programme CanaPux me paraissait fascinant et je voulais donner l'occasion à M. Chow de nous en parler. Bien entendu, la viabilité commerciale du produit sera essentielle. Quels échéanciers avez-vous fixés pour

vous rendre à un point où la conversation d'aujourd'hui sera sans objet?

M. Ross Chow (directeur général, InnoTech Alberta): Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires du CN. En ce qui a trait au développement technologique, le développement de cette technologie progresse très rapidement. Nous serons prêts, l'an prochain, à lancer un projet pilote. Par la suite, nous passerons à l'étape de la démonstration. Donc, je dirais environ deux ans pour développer la technologie avant d'en tester l'application commerciale.

M. Ken Hardie: Y a-t-il d'autres technologies? Êtes-vous au courant d'autres technologies à l'étude?

M. Ross Chow: Dans le cadre de la première partie de l'étude que nous avons effectuée en collaboration avec le CN, nous avons examiné toutes les technologies actuelles de solidification du bitume et aucune ne satisfaisait aux exigences relatives au transport de matières solides. Une grande partie de cela est attribuable à la grande résistance nécessaire pour la manutention dans les cargos et le chargement dans les wagons-citernes.

M. Ken Hardie: J'aimerais « soulever la voile écologique », si je puis m'exprimer ainsi.

Monsieur D'Avignon, vous avez parlé de réduire l'intensité carbonique des produits sur lesquels nous avons un certain contrôle. Toutefois, si nous expédions ces produits à l'étranger, qu'il s'agisse du produit CanaPux ou du bitume dilué, notamment, ils seront transformés et utilisés ailleurs dans le monde où nous n'avons pas nécessairement un contrôle sur les normes en place et les émissions.

Ne devrions-nous pas assumer une plus grande responsabilité mondiale quant à l'utilisation de nos produits?

M. Greg D'Avignon: Monsieur Hardie, c'est une très bonne question.

Je crois que dans les cinq minutes que nous avons pour cette intervention, nous aurions tendance à survoler certaines des complexités associées à votre question. Comme vous le savez peut-être, en Colombie-Britannique, et certainement en Alberta, grâce à la grande quantité d'électricité produite par B.C. Hydro à l'aide d'une ressource renouvelable, nous travaillons à l'électrification du processus d'extraction en amont du gaz naturel et du pétrole léger de réservoirs étanches. En ce qui a trait au gaz naturel liquéfié, dont il n'est pas question dans ce projet de loi, nous travaillons également à la possible électrification du transport en aval du produit.

L'électrification du processus d'extraction domestique signifie que l'intensité carbonique de nos produits est de moitié moins élevée que la moyenne du baril américain. Le Canada contribue déjà 50 % moins de carbone à la chaîne d'approvisionnement mondiale.

Je ne peux pas me prononcer sur les coûts de raffinage à l'étranger. Toutefois, en Colombie-Britannique et dans les régions où le Canada a soutenu l'industrie du GNL en approuvant des évaluations environnementales et le sous-tirage, cette technologie nous permettrait de produire jusqu'à un million de barils de pétrole léger de réservoirs étanches et de condensat par année, des produits qui demandent très peu de raffinage et pour lesquels il n'existe aucun marché au large de la côte Nord.

De plus, malgré les mesures de protection que nous intégrons au plan de protection des océans et nos investissements en infrastructure, dont à Prince Rupert, sur la côte Nord, les produits seront de un à trois jours de transport plus près des marchés où la demande est plus élevée. Au sein de la chaîne d'approvisionnement, cette amélioration permettrait également de réduire les gaz à effet de serre associés au transport, les coûts et les conséquences sur l'environnement.

J'ai pleinement confiance en la sécurité des navires-citernes, mais, sur le territoire terrestre du Canada, nous disposons déjà de la technologie nécessaire pour nous permettre de réduire notre empreinte carbonique et d'avoir un impact plus important sur la réduction des gaz à effet de serre à l'échelle mondiale, sans compter ce que nous pourrions accomplir avec la technologie de demain.

• (1710)

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Cullen, vous avez la parole.

M. Nathan Cullen: Merci, madame la présidente.

Merci aux témoins d'avoir accepté notre invitation.

Je vais d'abord m'adresser à M. Wright.

À mes yeux, vous êtes toujours Burrard Clean, mais, si je ne m'abuse, c'est Western Canada Marine Response Corporation qui a nettoyé le déversement du *Nathan E. Stewart*. C'est exact?

M. Scott Wright: C'est exact.

M. Nathan Cullen: Sur une échelle de un à dix, quel était le niveau de difficulté de ce nettoyage? Comparativement à d'autres déversements survenus ailleurs dans le monde, celui-ci n'était pas particulièrement important. Est-ce juste de dire cela?

M. Scott Wright: Le *Nathan E. Stewart* a déversé un produit raffiné dans une zone côtière, une zone littorale. Dans le cadre de cette intervention, nous n'avons constaté aucun pétrole recouvrable provenant du navire. Nous avons adopté des stratégies visant à protéger certaines zones sensibles autour du site. Donc, c'est essentiellement ce que nous avons fait dans le cadre de cette intervention.

M. Nathan Cullen: En termes d'importance, comparativement à d'autres déversements survenus ailleurs dans le monde — je sais que votre compagnie mène des activités un peu partout dans le monde —, s'agissait-il d'un déversement majeur, moyen ou mineur?

M. Scott Wright: Comme je l'ai souligné, il y avait une quantité importante à risque. Le pétrole déversé ne pouvait être récupéré. Il s'agissait d'une intervention importante.

M. Nathan Cullen: J'ai posé la question suivante au gouvernement et à d'autres témoins. Alors que nous nous penchons sur cette interdiction relative aux pétroliers et sur la façon de gérer le risque par rapport aux avantages pour le gouvernement — et, en guise de parenthèse, monsieur Chong, j'ignore ce qui provoque M. Trump d'un jour à l'autre, et je crois que personne ne le sait, même pas M. Trump lui-même —, le lien avec l'ALENA, quoique poussé, est intéressant.

Ma question concerne ce projet de loi et votre entreprise, puisque vous êtes des spécialistes dans le domaine. Nous tentons de découvrir, en interrogeant l'industrie et le gouvernement, la nature réelle du produit dont il est question lorsque celui-ci se retrouve dans l'eau, qu'il s'agisse d'eau salée ou d'eau potable, car, bien entendu, les deux types d'eau doivent être examinés dans le cadre d'un projet comme Kinder Morgan ou le Northern Gateway.

Auriez-vous des données scientifiques à nous fournir sur ce qui se produit lorsque le bitume dilué entre dans l'eau?

M. Scott Wright: Nous avons de l'expérience avec un produit très similaire au bitume dilué, soit le pétrole brut albien synthétique; nous sommes intervenus lors d'un déversement de ce produit en 2007. Dans le cadre de cette intervention, nous avons observé pendant plusieurs jours le comportement de ce produit sur l'eau. Il se comportait exactement comme les pétroles bruts conventionnels et le mazout que l'on retrouve souvent dans les zones marines et autour de celles-ci. Il n'a présenté aucun défi particulier.

M. Nathan Cullen: Pardonnez-moi, mais vous dites qu'il s'agissait d'un pétrole brut albien synthétique. Est-ce un des condensats ou un mélange de pétrole? Ce produit ne m'est pas familier.

M. Scott Wright: C'est exact. C'est un produit qui ressemble beaucoup au bitume dilué.

M. Nathan Cullen: Outre cette expérience, quelle autre recherche empirique votre entreprise a-t-elle effectuée pour comprendre l'impact des conditions météorologiques? Je sais que les conditions varient d'un déversement à l'autre en raison des vagues et de l'exposition aux intempéries, tous des facteurs avec lesquels nous devons composer sur la côte Nord.

M. Scott Wright: Absolument. Nous avons participé à des études menées par Ressources naturelles Canada sur le comportement des produits et leur exposition aux intempéries et sur l'impact de ces facteurs sur notre capacité à recouvrir le produit. Nous souhaitons comprendre le produit lui-même et la façon dont il se comporte dans l'eau. Nous avons participé à plusieurs études menées par l'industrie et le gouvernement.

M. Nathan Cullen: J'ai déjà travaillé avec votre entreprise dans son ancienne mouture et dans sa nouvelle. On m'a révélé plusieurs chiffres sur ce qui constitue une intervention réussie à la suite d'un déversement en ce qui a trait au pétrole récupérable. Bien entendu, il y a eu le déversement extrême du *Exxon Valdez* où une très petite quantité, moins de 10 % du produit, a été récupérée. Que considère-t-on, en 2017, comme étant un standard de référence, un standard moyen ou un mauvais standard en ce qui a trait au taux de récupération de pétrole à la suite d'un déversement?

M. Scott Wright: C'est difficile de répondre à cette question, mais il y a certainement beaucoup de données qui suggèrent que la récupération mécanique n'est pas toujours très efficace. Dans certains cas, on a réussi à récupérer une grande partie du produit, mais dans d'autres, on n'arrive pas à en récupérer un grand pourcentage. Nous nous centrons sur les points faibles de même que sur les mesures de protection et les façons de contenir et de récupérer le pétrole. Voilà nos stratégies.

• (1715)

La présidente: Merci beaucoup.

La parole est maintenant à M. Sikand. Vous disposez de cinq minutes.

M. Gagan Sikand: Merci, madame la présidente.

Ma première question s'adresse à M. D'Avignon.

Vous avez dit que la dépendance aux hydrocarbures allait augmenter d'un tiers. Est-ce exact?

M. Greg D'Avignon: C'est exact. Dans son plus récent rapport, l'Agence internationale de l'énergie montre que la consommation d'hydrocarbures continuera de représenter une partie importante de la demande mondiale d'énergie, surtout en raison de l'émergence de la classe moyenne en Asie du Sud, en Asie centrale et dans toute l'Asie.

M. Gagan Sikand: Quelle est la base? Le chiffre de départ?

M. Greg D'Avignon: Je n'ai pas ces renseignements avec moi, mais je serai heureux de vous transmettre le plus récent rapport de l'Agence internationale de l'énergie.

M. Gagan Sikand: Pourriez-vous faire cela?

Savez-vous dans quelle mesure nous contribuons à la demande mondiale?

M. Greg D'Avignon: À l'échelle mondiale, les États-Unis sont les seuls clients à acheter les combustibles fossiles canadiens. Ils sont un exportateur net de pétrole et exportent plus de 430 000 barils par jour au Canada. Nous sommes le quatrième plus important fournisseur de pétrole au monde, mais nous n'avons qu'un seul client.

M. Gagan Sikand: Vous avez aussi parlé d'investissements de capitaux. Je n'ai pas saisi votre point à cet égard. Avez-vous dit qu'il y avait des investissements de capitaux étrangers?

M. Greg D'Avignon: Si l'on voulait quantifier le total des investissements de capitaux au Canada par le secteur privé pour une année donnée... En 2015, 25 % des investissements de capitaux au Canada provenaient du secteur de l'énergie. Les investissements ont diminué depuis en raison de la réduction du prix du pétrole. C'est environ 19 % aujourd'hui, mais on a déjà atteint les 25 %. À l'heure actuelle, le secteur de l'énergie privé représente un peu plus de 10 % du PIB national et ce pourcentage est plus ou moins élevé dans les provinces selon le panier de produits énergétiques de chacune.

M. Gagan Sikand: Merci.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Drysdale.

En ce qui a trait à vos briques CanaPux — c'est un très bon nom, en passant —, je sais que le ministre a dit qu'il fallait effectuer des essais avant de les considérer à titre de produit sec et que la technologie était prometteuse, mais je crois qu'il s'agit là d'un seul volet. Il faut aussi qu'il y ait des producteurs qui les produisent et des raffineries capables de les raffiner. Avez-vous entrepris des démarches à cet égard? Avez-vous entamé le dialogue avec ces intervenants?

Mme Janet Drysdale: Nous sommes en pourparlers avec plusieurs producteurs canadiens, qui sont tous visés par des ententes de non-divulgaration. Nous avons aussi entamé la discussion avec les intervenants qui pourraient raffiner le produit à l'autre bout de la chaîne. À l'heure actuelle, je dirais que l'intérêt commercial à l'égard du produit et de son développement est grand.

M. Gagan Sikand: Tant mieux.

Madame Moran, je sais qu'on vous a interrompue. Si vous aviez des commentaires à ajouter, je vous invite à le faire. J'aurai aussi une question à vous poser.

Mme Kathryn Moran: Je crois que le plus important, c'est de surveiller le transport sur la côte Nord. Le risque le plus important vient des autres types de navires qui ne sont pas tenus de respecter la zone d'exclusion volontaire que les pétroliers doivent respecter. Au cours des six derniers mois, nous avons démontré que les pétroliers respectaient presque à la lettre la loi en ce qui a trait à l'exclusion volontaire, mais qu'en fait, les autres navires présentaient un niveau de risque plus élevé. Par conséquent, à titre d'observatoire de premier plan dans le monde, nous croyons qu'il faut surveiller le transport de

beaucoup plus près et aussi émettre des alertes pour éviter les accidents. Nous avons parlé d'intervention, mais la meilleure chose à faire, c'est d'éviter les accidents. Nous demandons la mise en place d'un système de surveillance robuste pour prévenir tous les accidents, surtout pour les navires qui se déplacent très près de la côte, qui ont une grande prise au vent et qui peuvent facilement se rendre sur le littoral s'ils perdent de la puissance.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Badawey, vous avez la parole.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

Tout d'abord, je tiens à clarifier certains commentaires de M. Chong au sujet du projet de loi C-48 et des frontières maritimes contestées. Pour être clair, le projet de loi C-48 ne traite pas des frontières maritimes contestées. Il s'agit d'un moratoire terrestre. Je crois qu'on a établi cela clairement lors de la dernière réunion.

Je veux féliciter le CN d'avoir adopté une approche prospective, d'être allé au-delà du moratoire et de sa possible mise en oeuvre et d'avoir pensé à de nouveaux produits et à de nouvelles approches.

• (1720)

Mme Janet Drysdale: Merci.

M. Vance Badawey: Cela étant dit, je veux vous donner du temps, madame Drysdale. Vous vous consacrez à l'expansion de votre société; je comprends cela. Je sais que vous voulez communiquer votre plan d'affaires, votre tentative d'adopter une approche positive à l'égard du transport de ce produit.

Mme Janet Drysdale: La prochaine étape, c'est le lancement de notre projet pilote. Nous avons cherché une société d'ingénierie, d'approvisionnement et de construction sur le marché pour nous aider dans notre démarche. Nous progressons rapidement et nous choisirons bientôt notre fournisseur. Comme l'a fait valoir Ross, nous pensons lancer le projet pilote au cours de l'année prochaine. Notre objectif est de créer une installation de démonstration, si l'on veut, dans l'un de nos centres de distribution d'Edmonton. Je compare cela à un condo modèle pour un projet de construction de condominiums, qui permettrait aux gens de voir le produit être solidifié puis reliquéfié.

Nos discussions avec les producteurs intéressés progressent. Je dirais que ce produit intéresse surtout ceux qui ne sont pas reliés aux pipelines et qui ne le seront probablement jamais.

En ce qui a trait au marché final, selon notre première analyse, l'Asie semble être le marché le plus important, non seulement pour le bitume, mais aussi pour le polymère, une fois séparé. L'Asie compte certainement des marchés finaux pour ce polymère, s'il n'est pas utilisé dans un circuit fermé.

Je tiens toutefois à vous rappeler que nous en sommes aux premières étapes de notre projet. Nous procédons à la recherche et au développement, mais jusqu'à maintenant, toutes les étapes franchies étaient encourageantes.

M. Vance Badawey: À ce sujet — et en ce qui a trait aux résultats de la R-D, qui s'accroîtra au fil du temps —, est-ce que vous travaillez en collaboration avec le conseil commercial? Est-ce qu'il reconnaît votre orientation opérationnelle stratégique? Est-ce qu'on tient une discussion sur l'harmonisation au sein de l'industrie, en utilisant les ressources à titre de facilitateur?

Mme Janet Drysdale: Nous n'avons pas entamé la discussion avec les conseils commerciaux. Nous nous centrons sur la R-D. Ross peut vous parler des partenaires de notre étude sur le devenir dans l'environnement et de notre étude sur le cycle de vie des gaz à effet de serre. Sur le plan commercial, nous avons surtout parlé avec les producteurs intéressés pour le moment. Nous leur avons fait part de certaines de nos hypothèses économiques. Ils ont établi leurs propres modèles. Ils ont étudié l'analyse. Ce sont là les discussions les plus prometteuses sur le plan du développement des activités.

M. Vance Badawey: J'encourage le CN et le conseil commercial à discuter avec le gouvernement fédéral et la BDC ou EDC sur la façon de mener à bien ces projets. Ce pourrait être un tout nouveau marché pour nous tous.

Bravo. Vous faites du bon travail.

Mme Janet Drysdale: Merci.

La présidente: Monsieur Lobb, vous avez la parole.

M. Ben Lobb: Merci beaucoup.

Simplement par curiosité, je n'ai pas les chiffres devant moi, mais en ce qui a trait à la capacité prévue du CN pour les voies ferrées de Prince Rupert et de Kitimat, quel serait l'équivalent en nombre de barils par jour?

Mme Janet Drysdale: Je ne connais pas le chiffre par coeur, mais en ce qui a trait aux contraintes relatives à la capacité, le réseau qui se rend à Prince Rupert, par exemple, est d'une très grande qualité. Nous avons la capacité requise. Si nous y consacrons le temps nécessaire, nous pourrions accroître la capacité de notre réseau. On transporterait des volumes importants de produits sur des trains-blocs, des wagons-tombereaux ouverts, de façon comparable au transport du charbon. La manutention portuaire ressemblerait aussi beaucoup à la façon dont on transporte actuellement le charbon au large des côtes.

M. Ben Lobb: D'accord, et la capacité serait suffisante pour que l'on construise de nouvelles raffineries dans les zones portuaires; le volume répondrait aux exigences.

Mme Janet Drysdale: Oui. Si on nous donne du temps, nous pourrions atteindre la capacité requise.

M. Ben Lobb: Je sais qu'à votre avis, vous ne seriez pas visés par l'annexe et seriez donc exemptés du projet de loi C-48, et que vous ne voudrez peut-être pas en parler, mais avez-vous pensé à la façon de le prouver?

Je sais que le ministre a émis des commentaires en février dernier lorsque vous avez fait cette annonce. Il a dit que le ministère travaillait à établir des critères à cet égard. Depuis février, avez-vous discuté de la façon dont vous pourriez valider le produit pour éviter qu'il ne soit visé par l'annexe?

• (1725)

Mme Janet Drysdale: Nous avons travaillé à cette question. Je ne crois pas que nous ayons plus de renseignements dans le contexte du projet de loi en soi. La raison pour laquelle nous ne sommes pas visés par le projet de loi, c'est que le produit serait transporté dans des vraquiers et non par pétrolier.

M. Ben Lobb: Madame la présidente, au terme de notre étude, nous pourrions peut-être demander aux représentants ministériels de nous donner l'avis du gouverneur en conseil à ce sujet et de nous faire part des règlements qu'il prévoit d'élaborer à cet égard. Nous aurons la loi, mais le ministère élaborera les règlements sur la marche à suivre.

Si une société comme la vôtre est visée par l'annexe, elle devra rapidement — et non dans 10 ans — trouver le moyen de s'en sortir.

La présidente: Nous allons nous en occuper.

Monsieur Fraser, vous avez la parole.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

Contrairement à mon habitude, j'ai été très silencieux aujourd'hui. J'aimerais vous poser deux questions, rapidement, et il ne me reste que quelques minutes pour obtenir des réponses.

Tout d'abord, supposons qu'avec vos partenaires, vous arriviez à produire un grand volume de briques CanaPux de façon responsable sur le plan commercial; est-ce que vous pourriez les amener vers un marché d'exportation sur la côte Ouest du Canada à un coût qui pourra faire concurrence au coût actuel du transport des produits pétroliers vers les installations d'exportation?

Mme Janet Drysdale: Tout indique que oui. Les producteurs avec lesquels nous travaillons, qui ont fait les calculs pour leurs propres modèles, sont du même avis.

L'élément clé, c'est que le transport de notre produit est comparable à celui du pétrole brut dans un pipeline, où le diluant peut représenter 30 à 40 % de la livraison du produit. Nous utilisons le polymère au lieu du diluant, qui est beaucoup moins cher. On peut même utiliser du polymère recyclé. Il prend beaucoup moins d'espace.

M. Sean Fraser: Est-ce que vous pensez à un prix de 4,50 \$ le baril ou moins peut-être?

Mme Janet Drysdale: Nous croyons être compétitifs, certainement.

M. Sean Fraser: Dans un autre ordre d'idées, monsieur D'Avignon, je conviens que nous devons tirer profit des façons d'amener nos ressources vers les marchés de manière écoresponsable, bien entendu. J'ai travaillé dans le secteur de l'énergie dans l'Ouest canadien. Jusqu'à présent, on n'a pas parlé de notre capacité de production par rapport à notre capacité d'exportation. Selon les projections de l'ACPP jusqu'en 2030, on frôlera les 5,1 millions de barils par jour.

Lorsque je regarde notre capacité d'exportation actuelle et que je tiens compte du projet Keystone, qui semble aller de l'avant, et du projet Trans Mountain qui a été approuvé, je comprends que notre capacité d'exportation se situe à 4,9 millions de barils par jour environ et que notre consommation nationale comblera facilement le reste. Est-ce que le moratoire limitera notre capacité d'exportation ou est-ce qu'il y a quelque chose qui m'échappe? Il me semble qu'on parle de projets qui sont déjà dans le pipeline, si je puis dire.

M. Greg D'Avignon: C'est une des questions fondamentales sur lesquelles le gouvernement et le Comité devront se pencher. Le Canada regorge de ressources. Nos réserves pourraient répondre à 172 % de la demande nationale. Pour ce qui est des combustibles fossiles, nous avons un client, c'est-à-dire les États-Unis. Au cours des 10 dernières années, les exportations de combustibles fossiles au Canada en provenance des États-Unis ont connu une hausse de 10 %. Les États-Unis ont construit pour l'équivalent de 7 pipelines Keystone XL sous l'administration Obama et sont devenus, il y a 36 mois, un exportateur net sur les marchés mondiaux.

Par conséquent, l'offre de ressources énergétiques est assujettie à une concurrence mondiale. Le Canada n'en fait pas partie parce qu'il n'a pas l'accès nécessaire aux marchés, mais surtout parce qu'il a des partenaires commerciaux de longue date en Asie et en Asie du Sud, qui comptent sur les produits canadiens depuis des dizaines d'années.

Pour revenir à votre question, monsieur Fraser, à savoir si la loi peut couvrir le bitume dilué, qui est une source de préoccupation au large de la côte Nord... Je le reconnais, et c'est particulièrement vrai pour les Premières Nations. En fait, l'annexe exclut toute une gamme de produits qui ont des degrés de persistance bien inférieurs à ceux du bitume dilué et qui sont couverts par la loi; je pense notamment au pétrole léger de réservoirs étanches, dont j'ai parlé tout à l'heure.

Si nous pouvions exporter un million de barils supplémentaires par jour de pétrole léger de réservoirs étanches — qui présente une très faible persistance et qui demande très peu de transformation —, nous pourrions desservir un marché en Asie et en Asie du Sud qui accueillerait volontiers, à un prix concurrentiel, ce produit à plus faible teneur en carbone. Cela se traduirait par des retombées économiques pour le Canada, mais cela lui permettrait aussi de continuer à s'imposer sur la scène internationale comme chef de file en matière d'environnement, en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre sur le plan de la consommation d'énergie.

• (1730)

M. Sean Fraser: Merci.

Je crois qu'il reste une minute. Si je ne m'abuse, M. Graham a une question à poser rapidement, s'il en a le temps.

Désolé, David.

La présidente: Il vous reste environ 45 secondes.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Je suis reconnu pour ma concision, alors cela ne devrait pas poser problème.

Dans la dernière heure, l'Association canadienne de pipelines d'énergie nous a dit qu'elle transportait environ 1,2 milliard de barils de pétrole par an, avec un taux de réussite de 99,9 % par volume. J'en conclus que cela équivaut à un taux de perte de quelque 120 000 barils de pétrole. Considérant que c'est une quantité faramineuse de pétrole qui disparaît ainsi, votre produit, CanaPux, me paraît vraiment intéressant. C'est fascinant. Je sais qu'il ne me reste que 10 secondes. Concrètement, est-ce bien facile à transporter? Vous l'avez fait circuler. On dirait que cela pourrait exploser et se répandre partout à la moindre pression.

Mme Janet Drysdale: Non, il y a de l'air à l'intérieur et le tout est emballé de façon à équilibrer la compression lors du transport. Je pourrais couper la brique sans qu'elle se dissolve. Même en 20 morceaux, elle continuerait de flotter sans se dissoudre dans l'eau.

M. David de Burgh Graham: Et combien de temps cela pourrait-il durer? Si on laissait deux chargements de briques dans l'océan, exposées aux intempéries, qu'arriverait-il?

Mme Janet Drysdale: Je vais renvoyer la question à Ross. C'est une des questions que nous étudions.

M. Ross Chow: Absolument. Cela fait partie de l'étude environnementale que nous menons actuellement. Malheureusement, nous n'avons pas encore tiré nos conclusions, mais c'est un élément clé que nous examinons, c'est-à-dire son évolution dans l'environnement. Pour la prochaine étape, nous allons faire appel aux laboratoires fédéraux afin d'étudier l'évolution du produit en milieu marin.

La présidente: Merci à vous tous. Merci beaucoup aux témoins et aux membres du Comité.

Et merci de votre patience.

La séance est levée.

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

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

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

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

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

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante : <http://www.noscommunes.ca>

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

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

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

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

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

Also available on the House of Commons website at the following address: <http://www.ourcommons.ca>