Soumission au ministère des Finances du Canada

Consultations prébudgétaires de 2019

RÉSEAU ACTION CLIMAT
ENVIRONMENTAL DEFENCE
ÉQUITERRE

Décembre 2018

Nous recommandons que le ministre des Finances, dans le budget de 2019 :

1) **S'engage à publier une feuille de route pour l'élimination de toutes les subventions fédérales aux combustibles fossiles qui sont toujours en vigueur;**
2) **S'engage à divulguer publiquement, avant la fin de 2019, les résultats de l'exercice d'examen par les pairs des subventions aux énergies fossiles réalisé conjointement avec le gouvernement de l'Argentine;**
3) **S'engage à vendre le réseau de pipeline Trans Mountain avant la fin de 2019. Dans l'éventualité où le gouvernement ne serait pas en mesure de trouver un acheteur à court terme, le budget de 2019 doit faire preuve d'une transparence absolue et divulguer publiquement les conditions d'achat du pipeline Trans Mountain ainsi que les coûts et les risques associés à son projet d'agrandissement connexe (TMX).**

Budget de 2019 : il est temps de concrétiser l'engagement du Canada visant à éliminer les subventions aux combustibles fossiles

L'avenir de l'industrie pétrolière et gazière, étant le secteur qui émet la plus grande quantité de gaz à effet de serre (GES) au pays[1] présente un dilemme mais également une opportunité pour le Canada. D'un côté, le gouvernement fédéral du Canada a affirmé haut et fort son leadership en matière de lutte au changements climatiques devant la communauté internationale par la ratification rapide de l'Accord de Paris, ainsi que par l'annonce en décembre 2018 de son intention de redéfinir des objectifs plus ambitieux à ce chapitre[2]. À l'échelle nationale, le gouvernement fédéral a élaboré le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques en plus de légiférer en ce qui concerne une tarification pancanadienne de la pollution par le carbone.

Or, le gouvernement fédéral a d'un autre côté joué un rôle de premier plan dans la promotion de certains projets d'expansion de production d'énergie fossile, alléguant servir l'intérêt national et soutenir l'industrie pétrolière et gazière qui s'est retrouvée en mauvaise

[1] https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/services/indicateurs-environnementaux/emissions-gaz-effet-serre.html
[2] https://nationalpost.com/news/world/mckenna-concerned-global-politics-may-keep-paris-agreement-rules-at-bay

posture financière en période de baisse du prix du pétrole[3]. À l'heure actuelle, le Canada continue d'une main d'accorder de nombreuses subventions ainsi que du soutien financier à ce secteur[4], tout en s'efforçant de l'autre de réduire les émissions de GES et de tarifier la pollution par le carbone au pays. Dans les faits, le Canada n'a pas honoré sa promesse d'éliminer les subventions à la production de combustibles fossiles, notamment en faisant l'annonce d'un certain nombre de nouveles mesures d'aide financière accordée aux sociétés pétrolières et gazières, soit :

- Une aide de 275 millions de dollars pour les infrastructures et le soutien à la protection du milieu marin assortie d'exemptions tarifaires d'une valeur de un milliard de dollars pour le projet de LNG Canada[5];
- Un nouvel incitatif à l'investissement accéléré annoncé dans l'Énoncé économique de l'automne 2018 qui permet aux sociétés pétrolières et gazières d'amortir immédiatement la totalité des coûts de machinerie et d'équipement de fabrication et de transformation[6];
- L'annonce faite le 18 décembre 2018 qui accorde de nouvelles mesures de soutien financier au secteur pétrolier et gazier totalisant 1,65 milliard de dollars et qui comprend[7] :
    - Un soutien financier totalisant un milliard de dollars accordé aux exportateurs de pétrole et de gaz naturel par Exportation et développement Canada;
    - 500 millions de dollars sur trois ans en financement commercial de la « diversification énergétique » accordé par la Banque de développement du Canada afin de venir en aide aux petites entreprises du secteur pétrolier et gazier;
    - Un nouvel investissement de 50 millions de dollars accordé au secteur pétrolier et gazier par Ressources naturelles Canada dans le cadre du Programme de croissance propre;
    - 100 millions de dollars accordés par l'intermédiaire du Fonds stratégique pour l'innovation d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada destinés à des projets liés à la diversification énergétique et économique.

En tant que pays producteur et exportateur de pétrole, le Canada a l'opportunité de faire figure de leader parmis les pays et états exportateurs de combustibles fossiles en plus de démontrer comment se préparer et soutenir les travailleurs du secteur pétrolier et gazier dans une transition juste et équitable vers l'abandon de la production de combustibles fossiles. Toutefois, cette transition ne peut s'amorcer qu'au moyen d'une feuille de route

[3] https://www.hilltimes.com/2018/12/03/natural-resources-minister-sohi-says-oil-market-access-urgent-priority-indigenous-consultations-continue-trans-mountain/178979
[4] https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/public-cash-oil-gas-fr.pdf
[5] https://environmentaldefence.ca/2018/10/26/whats-behind-bcs-new-lng-mega-project-6-6-billion-public-handouts/
[6] https://www.nationalobserver.com/2018/11/21/news/morneau-bets-new-tax-gift-wind-and-solar-also-helps-out-oil-and-gas
[7] https://www.canada.ca/fr/ressources-naturelles-canada/nouvelles/2018/12/le-gouvernement-du-canada-annonce-des-mesures-de-soutien-pour-les-travailleurs-du-secteur-petrolier-et-gazier-canadien.html

claire et transparente pour conduire à l'élimination de toutes les subventions fédérales qui sont toujours accordées à cette industrie d'ici 2025 conformément à l'engagement existant pris par le Canada devant le G7.

En dépit des récentes réformes budgétaires adoptées par le gouvernement fédéral, le Canada est toujours le pays du G7 qui offre le soutien gouvernemental le plus important à la production pétrolière et gazière par unité de PIB[8]. Dans un rapport publié en septembre 2018, l'Institut international du développement durable a mis au jour l'ensemble des subventions fédérales et du soutien financier qui sont toujours accordés à la production pétrolière et gazière au Canada, avec une attention particulière à deux types de soutien : les transferts directs et les politiques budgétaires destinés à la production et à l'extraction des combustibles fossiles[9].

À la lumière des récents engagements pris par les chefs de délégations lors de la réunion des ministres de l'Énergie du G7 tenue à Halifax en septembre 2018, où ces derniers se sont engagés à « éliminer progressivement les subventions inefficaces aux combustibles fossiles qui entraînent une consommation inutile, et ont encouragé tous les pays à le faire d'ici 2025 »[10], le Canada doit œuvrer en ce sens, notamment au moyen du budget de 2019.

Parallèlement, l'élimination des subventions à la production de combustibles fossiles est essentielle pour que le gouvernement du Canada puisse s'acquitter de son mandat qui vise à « améliorer les mesures fiscales actuelles afin de stimuler l'investissement dans le secteur des technologies propres [et à] engager un dialogue avec les provinces et les territoires pour faire du Canada le territoire fiscal le plus concurrentiel au monde pour les investissements consacrés à la recherche, au développement et à la fabrication de technologies propres »[11]. Le fait de continuer d'accorder des subventions pour l'exploration et le développement de combustibles fossiles contribue à maintenir artificiellement les investissements privés plus attrayants pour ce secteur en plus de désavantager les investissements de capitaux privés dans les technologies propres au Canada.

Il est impératif d'inclure les mesures suivantes dans le budget de 2019 afin de respecter les priorités énoncées dans la lettre de mandat de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique ainsi que du ministre des Finances, en plus de l'engagement de longue date pris devant le G7 et le G20.

Recommandations relatives au budget de 2019 : une élimination en trois temps des subventions aux combustibles fossiles

Au mois de juin 2018, le gouvernement du Canada a fait un pas dans la bonne direction en annonçant qu'il allait réaliser conjointement avec l'Argentine un examen par les pairs de ses subventions aux combustibles fossiles[12]. À la faveur du processus d'examen en cours, le

[8] https://www.odi.org/sites/odi.org.uk/files/resource-documents/12211.pdf
[9] https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/public-cash-oil-gas-fr.pdf
[10] https://g7.gc.ca/fr/presidence-g7/themes/travailler-ensemble-changements-climatiques-oceans-energie-propre/reunion-ministerielle-g7/resume-presidence-reunion-ministres-energie-g7/
[11] https://pm.gc.ca/fra/lettre-de-mandat-du-ministre-des-ressources-naturelles-28-aout-2018
[12] https://www.fin.gc.ca/n18/18-048-fra.asp

Canada devrait s'assurer de tenir compte de l'allègement fiscal consenti aux sociétés pétrolières et gazières ainsi que de l'élaboration d'une feuille de route transparente pour l'élimination progressive de ces subventions en prévision du prochain sommet du G7 de 2019, qui aura lieu en France.

1) Feuille de route pour l'élimination complète des subventions à la production de combustibles fossiles d'ici 2025

Le ministre des Finances doit s'engager dans le budget de 2019 à publier une feuille de route comprenant des échéanciers précis qui conduiront à l'abandon, d'ici 2025, de toutes les subventions fédérales aux combustibles fossiles qui sont toujours en vigueur. Cette feuille de route doit déterminer la séquence d'un processus d'élimination visant à mettre fin en priorité aux subventions les plus néfastes, notamment les frais d'aménagement au Canada et les frais d'exploration au Canada. En outre, la feuille de route devra être publiée avant la fin de l'année financière 2018-2019 afin de laisser, d'une part, le temps à l'industrie de s'adapter à ce nouveau régime fiscal au Canada et d'envoyer, d'autre part, un signal clair au milieu de l'investissement.

La feuille de route devra inclure le retrait les dispositions fiscales suivantes :

- La déduction pour amortissement accéléré pour les projets de gaz naturel liquéfié (préalablement à son élimination prévue pour 2025);
- La déduction des frais d'aménagement au Canada (FAC);
- La déduction des frais d'exploration au Canada (FEC), incluant les explorations infructueuses;
- La déduction pour actions accréditives toujours en vigueur accordée au secteur pétrolier et gazier;
- La déduction des frais à l'égard de biens canadiens relatifs au pétrole et au gaz (FBCPG);
- La déduction des frais relatifs à des ressources à l'étranger;
- La déduction à l'égard de l'incitatif à l'investissement accéléré pour les nouveaux frais d'aménagement au Canada (FAC) et les frais à l'égard de biens canadiens relatifs au pétrole et au gaz[13].

La feuille de route devra en outre comprendre un échéancier d'élimination des autres mesures de soutien non fiscal à l'industrie des combustibles fossiles, dont :

- L'exemption des droits de douane sur les unités mobiles de forage en mer dans l'Atlantique et l'Arctique;

[13] https://www.budget.gc.ca/fes-eea/2018/docs/statement-enonce/anx03-fr.html

- Le volet relatif au gaz naturel du programme de déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques et de stations de ravitaillement au gaz naturel et à l'hydrogène;
- L'ensemble des mesures de soutien financier accordé aux sociétés pétrolières, gazières et minières par l'intermédiaire d'Exportation et développement Canada[14];
- L'enveloppe de financement commercial pour la « diversification énergétique » de la Banque de développement du Canada[15].

Pour un compte rendu complet des dispositions fiscales fédérales, des subventions directes et des mesures d'aide financière accordées en faveur des combustibles fossiles devant être éliminées, veuillez consulter le rapport *Fonds publics pour le secteur pétrolier et gazier : Portrait du soutien financier fédéral aux combustibles fossiles*[16], ainsi que l'annonce de l'incitatif à l'investissement accéléré parue dans l'Énoncé économique de l'automne 2018[17], le Programme de croissance propre de Ressources naturelles Canada pour des projets pétroliers et gaziers et le Fonds stratégique pour l'innovation d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada[18]. Pour une liste exhaustive des mesures de soutien financier accordé aux sociétés pétrolières, gazières et minières par l'intermédiaire d'Exportation et développement Canada, veuillez consulter le rapport *Risquer gros : comment le soutien financier d'exportation et développement Canada aux combustibles fossiles contribue aux changements climatiques*[19].

2) Divulguer, avant la fin de 2019, les résultats de l'examen par les pairs des subventions aux combustibles fossiles réalisé conjointement avec l'Argentine

En plus de la feuille de route à l'horizon 2025, le ministre des Finances doit s'engager dans le budget de 2019 à divulguer publiquement, avant la fin du mois de juin 2019, les résultats de l'exercice de révision par les pairs entrepris en collaboration avec le gouvernement de l'Argentine. Cela doit s'accompagner d'une définition claire de ce que le gouvernement entend par subventions « inefficaces » aux combustibles fossiles.

La feuille de route ainsi que les résultats de l'examen par les pairs réalisé avec l'Argentine devront être présentés au Parlement avant que ne soit tenu le prochain sommet du G7 en juin 2019 en France afin d'assurer la contribution du Canada à cet engagement national et international de longue date.

---

[14] http://equiterre.org/sites/fichiers/risquer_gros_-_oci.pdf, https://www.canada.ca/fr/ressources-naturelles-canada/nouvelles/2018/12/le-gouvernement-du-canada-annonce-des-mesures-de-soutien-pour-les-travailleurs-du-secteur-petrolier-et-gazier-canadien.html

[15] https://www.canada.ca/fr/ressources-naturelles-canada/nouvelles/2018/12/le-gouvernement-du-canada-annonce-des-mesures-de-soutien-pour-les-travailleurs-du-secteur-petrolier-et-gazier-canadien.html

[16] https://www.iisd.org/sites/default/files/publications/public-cash-oil-gas-fr.pdf

[17] https://www.nationalobserver.com/2018/11/21/news/morneau-bets-new-tax-gift-wind-and-solar-also-helps-out-oil-and-gas

[18] https://www.canada.ca/fr/ressources-naturelles-canada/nouvelles/2018/12/le-gouvernement-du-canada-annonce-des-mesures-de-soutien-pour-les-travailleurs-du-secteur-petrolier-et-gazier-canadien.html

[19] http://equiterre.org/sites/fichiers/risquer_gros_-_oci.pdf

3) Vendre le pipeline Trans Mountain, et divulguer publiquement et en toute transparence les détails de son acquisition ainsi que les coûts et les risques associés à son projet d'agrandissement

Contexte

Au mois d'août 2018, une filiale de la Corporation de développement des investissements du Canada (CDEV), Trans Mountain Corporation (TMC), a fait l'acquisition du réseau de pipeline Trans Mountain. La CDEV doit rendre des comptes au Parlement par l'intermédiaire du ministère des Finances. Il s'agit d'une société de la Couronne qui a été constituée afin de fournir un organe commercial aux placements en titres de capitaux du gouvernement et de gérer le portefeuille commercial du gouvernement. Elle exploite actuellement le réseau de pipeline existant. Or, celui-ci demeure inachevé entre les villes d'Edmonton et de Burnaby, et fait actuellement l'objet d'une analyse approfondie par l'Office national de l'énergie (ONÉ).

Le rapport du troisième trimestre de la CDEV fait état d'une convention de crédit de 6,5 milliards de dollars conclue par TMC le 29 août 2018[20]. La convention de crédit a été financée par l'intermédiaire du Compte du Canada, lequel est administré par Exportation et développement Canada (EDC)[21], et est assortie d'un taux d'intérêt annuel fixe de 4,7 pour cent[22]. EDC est une société de la Couronne qui doit rendre compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre du Commerce international.

Le programme de financement d'une valeur de 6,5 milliards englobe trois facilités de crédit distinctes[23].

La première est une facilité d'acquisition d'une valeur de 5 milliards de dollars, de laquelle 4,67 milliards ont été prélevés le 30 septembre 2018, soit 4,427 milliards pour l'achat du réseau de pipeline Trans Mountain et 243 millions de dollars en fonds de roulement.

La deuxième entente de prêt consiste en une facilité de 500 millions de dollars exigés par l'ONÉ pour les risques de déversement. Ce montant a été prélevé en totalité et apparaît en tant que liquidités soumises à des restrictions dans l'état financier. Les facilités de crédit et d'acquisition viennent à échéance en 2023.

La troisième facilité comprend un prêt de un milliard de dollars consenti pour les coûts du projet d'agrandissement. De cette somme, 30 millions ont été prélevés le 30 septembre. La facilité de construction vient à expiration en août 2019.

Le prix final de l'acquisition de Trans Mountain ne sera pas connu avant la fin de l'année financière 2018-2019, mais le prix provisoire payé pour le pipeline s'élève à 4,427 milliards de dollars[24]. Bien que ce montant soit moindre que le coût de 4,5 milliards de dollars annoncé par le gouvernement fédéral en mai 2018, la CDEV soutient qu'il « pourrait être

---

[20] https://www.cdev.gc.ca/wp-content/uploads/2019/01/CDEV-Q3-2018-Report-FRE.pdf
[21] https://www.edc.ca/FR/About-Us/Disclosure/Reporting-on-Transactions/Pages/canada-account.aspx
[22] https://www.cdev.gc.ca/wp-content/uploads/2019/01/CDEV-Q3-2018-Report-FRE.pdf
[23] https://www.nationalobserver.com/2018/12/05/analysis/what-bill-morneau-didnt-tell-canadians-about-trans-mountain-purchase
[24] https://www.cdev.gc.ca/wp-content/uploads/2019/01/CDEV-Q3-2018-Report-FRE.pdf

nécessaire d'apporter des ajustements à ces estimations et que ceux-ci pourraient être importants »[25].

Les données financières divulguées par la CDEV comprennent également les coûts mensuels pour garder « en vie » le projet d'agrandissement proposé. En date de septembre 2018, 49 millions ont été dépensés. Jusqu'à présent le coût du projet de construction de l'oléoduc s'éleve à 1,2 milliard de dollars. Cette somme augmentera davantage si la construction s'effectue au coût de 30 millions de dollars par mois. Si les travaux de construction sont entrepris à l'été 2019 comme le prévoit le gouvernement fédéral, les coûts irrécupérables du projet d'agrandissement de l'oléoduc atteindront 1,5 milliard[26]. Étant donné que la mise en service de l'oléoduc n'est pas prévue avant la fin de 2021 au plus tôt, les coûts totaux de construction pourraient dépasser les 9,3 milliards de dollars estimés par Kinder Morgan en août 2018[27].

La CDEV paie déjà des frais d'intérêts sur l'achat de Trans Mountain. Son rapport du troisième trimestre fait état de charges d'intérêts s'élevant à 21,3 millions de dollars en septembre 2018[28], ce qui équivaut à un coût annualisé de 256 millions de dollars. Dans son Énoncé économique de l'automne 2018, le gouvernement fédéral déclare que les opérations existantes du pipeline Trans Mountain ont généré un rendement de 70 millions de dollars en bénéfices avant intérêts, impôts, dépréciation et amortissement (BAIIA), soit plus de 200 millions de dollars sur une base annuelle[29], une somme considérablement moindre que les frais d'intérêts.

En somme, même si les modalités et les conditions de l'achat de l'oléoduc de Trans Mountain n'ont pas encore été divulguées, le rapport de la CDEV semble indiquer que le **réseau de pipeline fait déjà perdre au gouvernement fédéral des millions de dollars chaque mois.**

Même si le gouvernement fédéral n'a pas l'intention d'être le propriétaire à long terme de Trans Mountain, il pas été en mesure — tout comme Kinder Morgan — de trouver un tiers acheteur acceptable.

Ainsi, l'acquisition du pipeline Trans Mountain et de son projet d'agrandissement connexe pourrait devenir la plus importante subvention aux combustibles fossiles jamais accordée. Qu'il s'agisse de l'engagement pris par le gouvernement d'indemniser un tiers partie pour les coûts d'abandon du projet d'agrandissement s'il se trouve financé par des tiers investisseurs, de la possibilité de revendre le pipeline à un acheteur privé pour une somme inférieure à la valeur du marché ou du financement et de la construction de l'agrandissement à même les fonds du gouvernement. Les coûts du projet ont explosé [30] au

---

[25] Ibidem.

[26] https://www.nationalobserver.com/2018/12/05/analysis/what-bill-morneau-didnt-tell-canadians-about-trans-mountain-purchase

[27] https://services.cds.ca/docs_csn/02803161-00000001-00042650-i%40%23Sedar%23Kinder%23Misc%23Circular-8-30-PDF.pdf

[28] https://www.cdev.gc.ca/wp-content/uploads/2019/01/CDEV-Q3-2018-Report-FRE.pdf

[29] https://www.budget.gc.ca/fes-eea/2018/docs/statement-enonce/fes-eea-2018-fra.pdf

[30] Voir : https://ir.kindermorgan.com/press-release/all/trans-mountain-updates-customer-commitments-proposed-expansion-project, https://www.nationalobserver.com/2015/11/17/opinion/cost-kinder-morgans-trans-mountain-expansion-quietly-rises-68-billion, https://www.cbc.ca/news/canada/calgary/trans-mountain-price-currency-rising-1.3327875, https://ir.kindermorgan.com/press-release/kindermorgan/trans-mountain-completes-final-cost-

moment même où le marché du pétrole est devenu plus concurrentiel. Le coût total du projet, comprenant les coûts d'acquisition, les intérêts payés sur les emprunts ainsi que les coûts de mise à jour et d'agrandissement du réseau n'ont toujours pas été rendus publics par la CDEV ou le gouvernement depuis qu'ils en ont fait l'acquisition.

Qui plus est, le projet proposé d'agrandissement du pipeline se heurte à une vive opposition de la part de certaines provinces, communautés et Premières Nations. Le projet fait actuellement l'objet d'une nouvelle évaluation de la part de l'ONÉ et se trouve entravé par de nombreux obstacles, tant judiciaires, environnementaux, transnationaux, administratifs que politiques[31]. Il est difficile de voir comment le gouvernement fédéral pourrait aller de l'avant avec le projet d'agrandissement sans être confronté à des défis légaux supplémentaires en raison de l'impossibilité d'assurer la protection des espèces en péril et d'une consultation inadéquate des groupes autochtones[32]. Et tout cela sans compter que, dans la foulée des engagements pris par le Canada visant à fixer des objectifs de réduction des GES plus ambitieux, le projet de construction va à l'encontre des objectifs du pays en matière de lutte aux changements climatiques.

L'acquisition par le gouvernement fédéral du pipeline Trans Mountain était une erreur. Son acharnement à vouloir construire le pipeline le confronte à des impasses réglementaires, légales et politiques en plus de nuire aux engagements pris par le Canada dans le cadre de l'Accord de Paris afin de limiter le réchauffement planétaire à 1,5 degré Celsius ou moins.

Le gouvernement doit minimiser ses pertes potentielles et vendre le réseau de pipeline Trans Mountain. Le fait de demeurer propriétaire de Trans Mountain et d'aller de l'avant avec le projet d'agrandissement ne fera que coûter encore plus cher aux canadiennes et canadiens.

Dans l'éventualité où le gouvernement n'est pas en mesure de trouver un acheteur à court terme, le budget de 2019 doit faire preuve d'une transparence absolue et divulguer publiquement les conditions de l'achat du réseau de pipeline Trans Mountain ainsi que les coûts et les risques associés à son projet d'agrandissement connexe, notamment :

- Les documents finaux officiels de la transaction;
- L'analyse interne de risques menée par Exportation et développement Canada;
- L'analyse financière réalisée par la firme Greenhill sur laquelle le gouvernement du Canada s'est basé pour déterminer son offre d'achat initiale des actifs de Kinder Morgan;
- Le compte rendu financier complet des dépenses courantes du Fonds consolidé du gouvernement du Canada;
- Une analyse des risques budgétaires étendus de l'acquisition de Trans Mountain, tels que les risques liés à la cote de crédit du Canada;

---

estimate-review-shippers-maintains-st, https://www.cbc.ca/news/canada/calgary/kinder-morgan-trans-mountain-pipeline-costs-could-rise-completion-delayed-1.4776643

[31] https://www.wcel.org/blog/deja-vu-all-over-again-nebs-taxpayer-mountain-pipeline-redo?utm_source=LEB

[32] https://www.hilltimes.com/2018/11/12/new-review-old-problems-feds-trans-mountain-redo-beleaguered-criticisms/175544

- Un compte rendu à jour des coûts de construction et des coûts totaux du projet d'agrandissement, y compris les estimations de coûts des hypothèses relatives au statut actuel des approbations légales, administratives, environnementales et transnationales;
- Divulguer si les frais d'intérêts applicables durant la période de construction seront subventionnés par l'intermédiaire de l'une des agences canadiennes de développement économique et de crédit à l'exportation;
- Une analyse des modifications que le gouvernement envisage et qui augmenteront les chances de conclure une vente à une tierce partie une fois la construction complétée;
- Une analyse de la façon dont les facteurs suivants ont influencé l'évaluation des risques du projet d'agrandissement réalisée par le gouvernement :
    - L'opposition soutenue des citoyens et des peuples autochtones au nouveau processus d'examen de l'ONÉ et leur mécontentement à cet égard, qui pourraient entraîner des obstacles légaux supplémentaires;
    - L'application de l'engagement pris par le Canada dans le cadre de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones;
    - La construction récente dans le golfe du Mexique de terminaux pouvant accueillir de gros pétroliers capables d'acheminer le pétrole de l'Amérique du Nord jusqu'en Asie à un coût bien moindre que les coûts anticipés de transport à partir de la côte ouest du Canada.
    - L'instauration par l'Organisation maritime internationale (OMI) d'une réglementation relative à une diminution de la teneur en soufre du carburant maritime, ce qui est susceptible de faire diminuer la demande de sables bitumineux et de creuser davantage l'écart de prix entre le West Texas Intermediate (WTI) et le Western Canada Select (WCS).
    - L'augmentation des réserves de pétrole en raison des nouveaux arrivants sur le marché tels que les États-Unis et la Russie, ce qui risque d'entraîner une baisse des prix à l'échelle mondiale.

Les Canadiennes et Canadiens sont actuellement propriétaires du réseau de pipeline Trans Mountain et se trouvent responsables de financer son agrandissement proposé. Ils méritent d'avoir accès à un compte rendu détaillé des coûts et des risques associés à l'acquisition du pipeline et à sa viabilité future. Non seulement le projet d'agrandissement du pipeline va à l'encontre des engagements du Canada visant à éliminer les subventions aux combustibles fossiles, il vient contrecarrer ses actions climatiques et ses engagements envers les droits des Autochtones.