



Second Session
Thirty-ninth Parliament, 2007-08

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable LISE BACON

Wednesday, March 12, 2008 (in camera)
Wednesday, April 2, 2008

Issue No. 8

Twelfth and thirteenth meetings on:
The containerized freight traffic handled
by Canada's ports

WITNESSES:
(*See back cover*)

Deuxième session de la
trente-neuvième législature, 2007-2008

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :
L'honorable LISE BACON

Le mercredi 12 mars 2008 (à huis clos)
Le mercredi 2 avril 2008

Fascicule n° 8

Douzième et treizième réunions concernant :
Le trafic du fret conteneurisé manutentionné
par les ports du Canada

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Donald H. Oliver, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	* LeBreton, P.C.
Dawson	(or Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
* Hervieux-Payette, P.C.	Phalen
(or Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-président : L'honorable Donald H. Oliver

et

Les honorables sénateurs :

Adams	* LeBreton, C.P.
Dawson	(ou Comeau)
Eyton	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
* Hervieux-Payette, C.P.	Phalen
(ou Tardif)	Tkachuk
Johnson	Zimmer

* Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, March 12, 2008
(13)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day, at 6:25 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Oliver, Tkachuk and Zimmer (8).

In attendance: John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

Pursuant to rule 92(2)(e) the committee considered a draft report.

At 8 p.m. the committee continued its deliberations in public.

The committee considered the following special study budget application (containerized freight traffic handled by Canada's ports):

Summary of Expenditures	
Professional and Other Services	\$ 4,500
Transportation and Communications	\$ 500
All Other Expenditures	\$ 2,000
TOTAL	\$ 7,000

It was agreed, that the special study budget application (containerized freight traffic handled by Canada's ports) in the amount of \$7,000 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

The committee considered the following legislative budget application:

Summary of Expenditures	
Professional and Other Services	\$ 10,000
Transportation and Communications	\$ 8,000
All Other Expenditures	\$ 2,000
TOTAL	\$ 20,000

It was agreed that the legislative budget application in the amount of \$20,000 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration.

At 8:03 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 12 mars 2008
(13)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 25, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Dawson, Eyton, Mercer, Merchant, Oliver, Tkachuk et Zimmer (8).

Également présents : John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, et modifié le mardi 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

Conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

À 20 heures, le comité poursuit ses travaux en séance publique.

Le comité examine le budget suivant pour son étude spéciale (trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada) :

Résumé des dépenses	
Services professionnels et autres	4 500 \$
Transports et communications	500 \$
Toutes autres dépenses	2 000 \$
TOTAL	7 000 \$

Il est convenu que le budget pour l'étude spéciale (trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada), d'un montant de 7 000 \$, soit approuvé et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

Le comité examine le budget suivant, relatif à l'étude de mesures législatives :

Résumé des dépenses	
Services professionnels et autres	10 000 \$
Transports et communications	8 000 \$
Toutes autres dépenses	2 000 \$
TOTAL	20 000 \$

Il est convenu que le budget relatif à l'étude de mesures législatives se chiffrent à 20 000 \$ soit approuvé et soumis au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration.

À 20 h 3, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, April 2, 2008
(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:15 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Oliver and Tkachuk (8).

In attendance: John Christopher and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, November 14, 2007, and modified on Tuesday, March 11, 2008, the committee continued its consideration of containerized freight traffic handled by Canada's ports.

WITNESSES:

Nunavut Tunngavik Inc.:

Monica Ell, Director, Business and Economic Development.

Arctic Gateway Council:

Francis Schiller, Secretary.

Mrs. Ell made a statement and, with Mr. Schiller, answered questions.

At 7:20 pm., the Honourable Senator Mercer gave an update of his recent trip to Sidney, Nova Scotia.

At 7:30 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mercredi 2 avril 2008
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 15, dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Dawson, Eyton, Johnson, Mercer, Oliver et Tkachuk (8).

Également présents : John Christopher et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 14 novembre 2007, et modifié le mardi 11 mars 2008, le comité poursuit son étude sur le trafic du fret conteneurisé manutentionné par les ports du Canada.

TÉMOINS :

Nunavut Tunngavik Inc. :

Monica Ell, directrice, Entreprises et développement économique.

Arctic Gateway Council :

Francis Schiller, secrétaire.

Mme Ell fait une déclaration puis, aidée de M. Schiller, répond aux questions.

À 19 h 20, l'honorable sénateur Mercer fait le point sur son récent voyage à Sidney, en Nouvelle-Écosse.

À 19 h 30, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Denis Robert

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 2, 2008

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:15 p.m. to examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by, Canada's Pacific Gateway container ports, east coast container ports and central container ports and current and appropriate future policies relating thereto.

Senator Lise Bacon (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: At the end of our meeting, I will ask Senator Mercer to tell us about his trip to Sydney and report on the same.

Today we are following our term of reference: To examine and report on current and potential future containerized freight traffic handled at, and major inbound and outbound markets served by Canada's Pacific gateway container ports, East Coast container ports and Central container ports, as well as current and appropriate future policies relating thereto.

We are pleased to welcome from the Nunavut Tunngavik Incorporated Ms. Monica Ell, Director, Economic and Business Development, Nunavut Tunngavik Inc.; and from the Arctic Gateway Council, Mr. Francis Schiller, Secretary. Welcome to our committee.

Monica Ell, Director, Economic and Business Development, Nunavut Tunngavik Inc.: I would like to thank you for the opportunity to talk with you today. Our president, Paul Kaludjak, was invited to this committee but he was recently re-elected as President of Nunavut Tunngavik Incorporated and they had scheduled a board meeting this week. He is up in Igloolik convening that meeting. On his behalf, I thank you for the opportunity to do this presentation.

My name is Monica Ell and I am here in my capacity as the Director of Economic and Business Development for NTI. I am here with Mr. Schiller in his capacity as Acting Secretary to the Arctic Gateway Council, a new coalition recently formed to promote the Arctic Gateway and Trade Corridor initiative.

We are here to ask for your help. Beginning today, we want you to help us ensure that our Arctic and Northern communities are not written out of Canada's future policies relating to ports and containerized freight.

As a committee, you can begin this process today simply by amending the Orders of Reference for your current study to include a reference to Canada's Arctic coast. As a committee, you can do this in less than 10 minutes with one vote.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 2 avril 2008

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 15 pour étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : À la fin de notre réunion, je vais demander au sénateur Mercer de nous raconter son voyage à Sydney et de nous faire rapport sur ce qu'il y a vu.

Pour l'instant, nous allons nous en tenir à notre mandat : étudier et faire rapport sur le trafic du fret conteneurisé actuel et éventuel manutentionné par les ports à conteneurs de la porte d'entrée du Pacifique, les ports à conteneurs de la côte Est et les ports à conteneurs du Centre du Canada, sur les principaux marchés importateurs et exportateurs desservis par ces ports et sur les politiques actuelles et futures à cet égard.

Nous sommes ravis d'accueillir Mme Monica Ell, directrice, Entreprises et développement économique de Nunavut Tunngavik Incorporated, et M. Francis Schiller, secrétaire du Arctic Gateway Council. Je souhaite à tous deux la bienvenue à cette réunion de notre comité.

Monica Ell, directrice, Entreprises et développement économique, Nunavut Tunngavik Incorporated : Je vous remercie de nous donner la possibilité de discuter avec vous aujourd'hui. Vous aviez invité notre président, Paul Kaludjak, à cette réunion, mais il vient d'être réélu président de Nunavut Tunngavik Incorporated, Cela l'a contraint à assister cette semaine à une réunion du conseil d'administration de cet organisme, prévue de longue date, qui se tient à Igloolik. Je vous remercie, en son nom, de nous avoir invités à vous faire cet exposé.

Je m'appelle Monica Ell, et je suis ici aujourd'hui à titre de directrice, Entreprises et développement économique, de Nunavut Tunngavik Incorporated, la NTI. Je suis accompagnée de M. Francis Schiller, secrétaire intérimaire du Arctic Gateway Council, une coalition récemment formée pour promouvoir le projet de la porte d'entrée et du corridor commercial de l'Arctique.

Nous sommes ici pour vous demander votre aide. Nous voulons que, à compter d'aujourd'hui, vous nous aidiez à obtenir la garantie que, dorénavant, les collectivités arctiques et nordiques ne seront plus laissées pour compte dans les politiques à venir du Canada concernant les ports et le fret conteneurisé.

Votre comité peut agir en ce sens dès aujourd'hui : il lui suffit tout simplement d'ajouter au texte de l'ordre de renvoi qui préside à vos travaux actuels la mention du littoral arctique canadien. Vous pouvez le faire en moins de dix minutes par un simple vote.

I would like to acknowledge my senator, Willie Adams, and I would also like to say I will not pinpoint Senator Mercer on the ports in Halifax as I did in Iqaluit.

First I will begin with a little bit of background about NTI. I have also provided our annual report for your reference so you will have a better understanding of what we are all about.

At NTI, our mission is to foster Inuit economic, social and cultural well-being through the implementation of the Nunavut Land Claims Agreement. We are governed by a board of directors that is directly elected by Inuit in Nunavut. In this process, NTI acts as advocates of Inuit interests, and we are responsible for the management of all Inuit-owned lands in Nunavut. We also provide a number of important programs, including support to Inuit development corporations and community economic development organizations, an elders pension plan and a harvester support program, among others.

As a committee, it is important for you to keep in mind that Nunavut alone accounts for 40 per cent of Canada's coastline.

In Nunavut, our aspirations and desires are not unlike those found amongst most people on Canada's other coastlines, be it Pacific or Atlantic. We want homes for our families, affordable healthy food choices, safe and secure schools for our children, access to health care, recreation facilities, good jobs, training and employment, and travel opportunities. Basically, we want to live happy, healthy and longer lives. These are common aspirations.

However, the current conditions in Nunavut and the challenges that we face every day are very different and unlike those found on any other coast in Canada. Our communities are "remote" communities, meaning we have no year-round road access. Everything that comes into our communities has to come in by air or sea. As a consequence, in Nunavut we have the highest cost of living in Canada.

Given the situation, you would think, given the importance of our air and sea links for re-supply, that our facilities would be very efficient across Nunavut, but they are not. Our communities completely lack the basic transportation infrastructure that most communities in the South take for granted. Our transportation costs and consequently the cost of everything that comes into and goes out of our communities are compounded by the fact that our communities lack this basic infrastructure.

In plain terms, the lack of infrastructure capacity in our communities increases our costs and reduces the services available to us. Less capacity equals more costs and fewer services.

J'aimerais saluer mon sénateur, Willie Adams, et dire au sénateur Mercer que je ne vais pas l'aiguillonner au sujet des ports de la région d'Halifax, comme je l'ai déjà fait à Iqaluit.

Permettez-moi tout d'abord de vous parler un peu de la NTI. Je vous ai aussi fait parvenir notre rapport annuel, à titre de référence, pour vous permettre de mieux saisir qui nous sommes et ce que nous faisons.

La mission de la NTI est de favoriser le mieux-être économique, social et culturel des Inuits par la mise en œuvre de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Nous sommes régis par un conseil d'administration directement élu par les Inuits du Nunavut. Dans ce processus, la NTI défend les intérêts des Inuits et est responsable de la gestion de toutes les terres appartenant aux Inuits au Nunavut. Nous offrons aussi de nombreux programmes importants, entre autres un programme de soutien aux sociétés inuites de développement et aux organismes de développement économique communautaire, un régime de retraite pour les aînés et un programme de soutien aux exploitants.

En tant que comité, vous devez vous souvenir que 40 p. 100 du littoral du Canada se situe au Nunavut.

Les aspirations et les désirs des citoyens du Nunavut ne sont pas différents de ceux de la plupart des gens qui vivent dans les autres régions côtières du Canada, sur l'Atlantique ou sur le Pacifique. Nous voulons des maisons pour nos familles, des aliments sains et abordables, des écoles où nos enfants seront en sécurité, l'accès à des services de santé, des installations de loisirs, de bons emplois, de la formation et des perspectives de travail et de voyage. Pour l'essentiel, nous voulons vivre plus longtemps, plus heureux et en meilleure santé. Ce sont des aspirations universelles.

Toutefois, la situation actuelle du Nunavut et les défis auxquels nous faisons face tous les jours sont très différents et ne ressemblent en rien à ceux des habitants de toute autre région côtière du Canada. Nos collectivités sont « éloignées », ce qui veut dire que nous n'avons pas de routes ouvertes toute l'année. Tout ce dont nos collectivités ont besoin doit venir par bateau ou par avion. C'est pourquoi le coût de la vie au Nunavut est le plus élevé au Canada.

Compte tenu de cette situation, on pourrait penser que les liaisons aériennes et terrestres sont tellement importantes pour notre approvisionnement que toutes les installations du Nunavut sont très efficaces, mais ce n'est pas le cas. Nos collectivités ne disposent d'aucune des infrastructures de base que presque toutes les collectivités du sud tiennent pour acquises. À nos coûts de transport, et par conséquent, au coût de tout ce qui arrive dans nos collectivités et qui en sort, s'ajoute le fait que nos collectivités ne disposent pas de ces infrastructures de base.

En termes clairs, l'absence d'infrastructures dans nos collectivités a pour conséquence d'augmenter nos coûts et de réduire les services qui nous sont offerts. Moins d'infrastructures, et donc moins de services, et des coûts plus élevés.

Right now, our communities do not have any docking facilities. Marine vessels have to anchor offshore, discharge the cargo — which, by the way, is increasingly containerized — use barges and then drag them up above the high water mark on the beach. This process takes time, increases the likelihood of damage and accidents and ultimately drives up costs.

For example, consider last year when the construction of our new hospital in Iqaluit was delayed for a whole year. Why? Because a large key steel frame was accidentally dropped off the barge. Everything had to be delayed until the next shipping season, which was the next summer.

Can you imagine such a delay happening in your communities? How do you factor for the costs of such delays in real terms, in human terms? What current and appropriate future policies can correct this situation? We have to break this cycle. That begins with dealing with our fundamental undercapacity in infrastructure.

This is where you can help us. Amend your current study's terms of reference to include Canada's Arctic. Look at issues we confront everyday. Visit our communities. Talk to our peoples.

In Nunavut, we are not looking for handouts from the federal government. We are not even looking for, as the old cliché goes, a hand-up. What we want is Canada and all it has to offer. That is it. We want the same benefits, opportunities and the capacity that Canada offers, provides for and makes available in its Southern regions to be made available up there in our local communities for the benefit of our peoples across Nunavut.

Another Senate committee recently visited Nunavut to study poverty. I will repeat for you what I said to them: Nunavut is not poor. Our land is rich. Our people are strong. Our communities just need the basic tools that Canada makes available to its communities in the South.

I ask senators to consider how Atlantic Canada would look today if the federal government had not invested in the Port of Halifax or if the federal government had not invested in all of those local small craft harbours.

In Nunavut right now we do not have any ports. There is Nanisivik, but it is so remote no local community will directly benefit. Iqaluit, Bathurst Inlet and Rankin Inlet, these are but a few examples of communities in Nunavut right now that are like Halifax without its ports. It is important to note that it is not a matter of Nunavut needing one port. We need several ports, and every community needs a small craft harbour or a wharf.

Again, Nunavut is approximately one fifth of Canada's land mass and 40 per cent of Canada's total coastline, yet we do not have any ports or wharves. Over 100 vessels were in and around

À l'heure actuelle, nos collectivités ne disposent d'aucune installation portuaire. Les navires doivent jeter l'ancre au large, décharger les marchandises, qui en passant sont de plus en plus conteneurisées, et utiliser des barges qui sont ensuite tirées sur la rive au-dessus du niveau de la marée haute. Ce processus prend du temps, augmente les possibilités d'avaries et d'accidents et finit par faire augmenter encore les coûts.

C'est ainsi que, l'an dernier, la construction de notre nouvel hôpital à Iqaluit a été retardée pendant un an. Pourquoi? Tout simplement parce qu'une pièce importante de la structure d'acier est tombée par accident de la barge qui la transportait. Toute la construction a été retardée jusqu'à la saison de navigation suivante. Il a donc fallu attendre l'été pour poursuivre les travaux.

Pouvez-vous imaginer un tel retard dans une de vos collectivités? Comment peut-on évaluer les coûts de ces retards en termes réels, en termes humains? Quelles politiques actuelles ou futures pourraient bien remédier à cette situation? Nous devons rompre ce cycle. Il faut d'abord s'attaquer à notre manque d'infrastructures de base.

C'est à ce niveau que vous pouvez nous aider. Vous devez modifier la portée de votre étude pour y inclure la région arctique du Canada. Tenez compte des problèmes auxquels nous faisons face tous les jours. Venez visiter nos collectivités. Venez parler à nos gens.

Le Nunavut ne demande pas la charité du gouvernement fédéral. Contrairement aux vieux clichés, nous ne voulons même pas de cadeaux. Tout ce que nous voulons, c'est faire partie du Canada et bénéficier de tout ce qu'il peut nous offrir. C'est tout. Nous voulons que les mêmes avantages, les mêmes possibilités et les mêmes capacités que le Canada offre et fournit dans ses régions plus au sud soient mises à la disposition de nos collectivités locales, pour le bien de tous les habitants du Nunavut.

Un autre comité sénatorial a récemment visité le Nunavut dans le cadre de son étude sur la pauvreté. Je vais vous répéter ce que j'ai dit devant ce comité : le Nunavut n'est pas pauvre. Notre terre est riche. Notre peuple est fort. Nous n'avons besoin que des outils de base que le Canada offre à ses collectivités du Sud.

Je demande aux sénateurs de se demander à quoi ressemblerait aujourd'hui le Canada atlantique si le gouvernement fédéral n'avait pas investi dans le port d'Halifax, ou dans tous ces ports locaux pour les petits bateaux.

Il n'y a actuellement aucun port au Nunavut. Nous avons le port de Nanisivik, mais il est tellement éloigné qu'aucune collectivité locale ne peut en profiter directement. Iqaluit, Bathurst Inlet et Rankin Inlet ne sont que quelques exemples de collectivités du Nunavut qui sont maintenant dans la situation d'Halifax sans son port. Il est important de souligner que les besoins ne se limitent pas à un port pour le Nunavut : nous avons besoin de plusieurs ports, et chaque collectivité a besoin d'un quai ou d'un port pour petites embarcations.

Encore une fois, le Nunavut n'a pas de ports ou de quais, alors qu'il constitue environ le cinquième des terres émergées du Canada et 40 p. 100 de son littoral. Au cours de la dernière

our waters last shipping season. Marine businesses are in our communities, and ships have no place to tie up — they are like ships that pass in the night.

These are the tools our communities need to make our own jobs in tourism, fishing, hunting, harvesting, processing, et cetera. These are the tools we need to take advantage of future opportunities in containerized freight traffic. If you think about it, can we really study the future of containerized freight in Canada without considering the opening of a northwest passage?

In Nunavut, to take advantage of these opportunities, we need the infrastructure. The current socio-economic conditions in Nunavut are complex, but a first critical step is to address the infrastructure undercapacity in our local communities, thereby reducing costs and improving services.

For this we need vision and leadership at the federal level. When it comes to our North, we need nation builders. This includes the vision and commitment to deliver on a plan that will finally connect all Canadians from coast to coast to coast, including Canadians in Arctic communities. This means forging critical new north-south links. Our communities need major significant investments across all modes of transportation, including marine, air, rail and road.

What is required is more than just \$26 million a year for the next seven years under the Build Canada fund. Nunavut requires billions of dollars in federal investments in basic infrastructure. Tens of billions of dollars, in fact, are required.

Just like the federal government is required to apply a certain percentage of its surplus to servicing its debt, perhaps a similar program could be put in place to ensure investments in Canada's North.

Our communities, peoples and businesses want to work with the federal government to develop a plan to make these investments happen. For example, we want to work with the federal government to implement an Arctic Gateway and Trade Corridor initiative, connecting our communities to the global supply chain through Canada's major hubs, gateways and corridors. For this to happen, our communities need the infrastructure, just like Canada's Pacific Gateway initiative required significant federal investments in the Ports of Vancouver and Prince Rupert. Our communities need the same; we deserve the same. We were encouraged by recent words from the federal Minister of Transport who confirmed before a committee in the other place that:

We have set aside money to be able to analyze and do the research on the new trends that are coming up. We do want to look at an Arctic gateway, and it will be an overarching strategy that should eventually come up.

saison de navigation, plus de cent navires sont venus dans nos eaux. Les possibilités commerciales maritimes abondent, et nous n'avons rien pour les accueillir... C'est une rencontre manquée.

Nos collectivités ont besoin de ces outils pour créer leurs propres emplois dans le tourisme, la pêche, la chasse, l'exploitation, la transformation, et cetera. Nous avons besoin de ces outils pour profiter des débouchés dans le trafic du fret conteneurisé. Quand on y pense, est-ce qu'on peut vraiment envisager l'avenir du trafic du fret conteneurisé au Canada sans tenir compte de l'ouverture du passage du Nord-Ouest?

Le Nunavut a besoin de l'infrastructure nécessaire pour tirer profit de ces avantages. La situation socioéconomique du Nunavut d'aujourd'hui est complexe, mais la première étape essentielle consiste à régler les lacunes des infrastructures dans nos collectivités, pour ainsi réduire les coûts et améliorer les services.

C'est pourquoi nous avons besoin d'une vision et d'un leadership au niveau fédéral. Notre Nord a besoin de constructeurs de nation. Nous avons besoin d'une vision et d'un engagement à mettre en place un plan qui réussira finalement à relier tous les Canadiens, d'un océan à l'autre, et à l'autre, y compris les Canadiens qui vivent dans des collectivités arctiques. Cela exige la création de nouveaux liens essentiels entre le Nord et le Sud. Nos collectivités ont besoin d'investissements importants dans tous les modes de transport, y compris le transport maritime, aérien, ferroviaire et routier.

Nous avons besoin de plus de 26 millions de dollars par année pendant les sept prochaines années du Fonds Chantiers Canada. Le Nunavut a besoin de milliards de dollars d'investissements du gouvernement fédéral dans son infrastructure de base, et même de dizaines de milliards de dollars.

Le gouvernement fédéral doit appliquer un certain pourcentage de ses surplus au service de la dette; un programme semblable pourrait sans doute être mis sur pied pour garantir des investissements dans le Nord du Canada.

Nos collectivités, nos citoyens et nos entreprises veulent collaborer avec le gouvernement fédéral pour préparer un tel plan d'investissement. Ainsi, nous voulons collaborer avec le gouvernement fédéral pour mettre en œuvre le projet de porte d'entrée et de corridor commercial de l'Arctique, qui vise à relier nos collectivités à la chaîne d'approvisionnement mondiale, par le biais des principaux centres, portes d'entrée et corridors du Canada, tout comme pour le projet de la porte d'entrée du Pacifique qui a nécessité d'importants investissements du fédéral dans les ports de Vancouver et de Prince Rupert. Nos collectivités ont besoin de la même chose. Nous méritons la même chose. Nous trouvons d'ailleurs encourageant ce qu'a déclaré le ministre fédéral des Transports devant un comité de la Chambre, soit :

Nous avons d'ailleurs réservé des crédits qui seront affectés aux analyses et aux recherches sur les nouvelles tendances qui se dégagent. Nous réfléchissons déjà à une porte arctique et à l'adoption, dans cette région, d'une stratégie d'ensemble.

We encourage senators to support the minister and recommend, as part of your conclusions, that an Arctic gateway strategy be developed now. Hopefully, \$10 million to \$20 million can be made available to begin work on the strategy now.

I hope, in the development of Nunavut, people will look back to your committee and its study of containerized freight as the catalyst for change. We hope your committee will go down as the committee that amended your orders of reference to include the Arctic.

We also hope, in your conclusions, that you will recommend that the federal government significantly increase its investments in infrastructure for Nunavut. Our sustainable economic development begins with this.

We have distributed several background documents for the benefit of your committee. Thank you for your time and I welcome any questions.

The Chair: Thank you for an interesting presentation. I would like to know first, what is the relationship between the NTI and the government of Nunavut?

Ms. Ell: The land claims organization was set up back in the day so we could create a Nunavut government. We have articles in our land claims agreement to work collaboratively with the Nunavut government. There are several areas where we share documents and files.

We work quite a bit with the federal government. I do not know what our politician would have said.

The Chair: You work with your own Nunavut government as well.

Ms. Ell: Yes.

Francis Schiller, Secretary, Arctic Gateway Council: If I may supplement Ms. Ell's comment, I believe an overarching responsibility for NTI is to ensure that the commitments made in the Nunavut land claims agreement are delivered by the government of Nunavut. They have an accountability function to ensure those commitments are delivered on behalf of their beneficiaries, the Inuit, under the land claims.

The Chair: How is the NTI funded? Is it public, private or a combination of both?

Ms. Ell: It is sometimes hard to imagine this. People sometimes do not actually know that we are like a private corporation. It is a not-for-profit organization. We were given billions of dollars from the federal government and we actually use the interest from that to sustain our work through the years we will hopefully operate.

The Chair: It is both private and public?

Nous vous encourageons à appuyer le ministre et à recommander dans vos conclusions l'élaboration d'une stratégie sur la porte d'entrée de l'Arctique. Nous espérons qu'un montant de dix à vingt millions de dollars sera alloué dès maintenant à l'élaboration de cette stratégie.

Dans l'histoire du développement du Nunavut, j'espère qu'on se souviendra de ce comité et de son étude sur le fret conteneurisé comme d'un catalyseur du changement. Nous espérons que votre comité sera reconnu comme celui qui aura modifié son mandat pour y inclure l'Arctique.

Nous espérons aussi que vous recommanderez dans vos conclusions que le gouvernement fédéral augmente de façon significative ses investissements dans les infrastructures du Nunavut. C'est la première étape du développement économique durable du Nunavut.

Nous avons distribué à l'intention de votre comité plusieurs documents d'information. Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé et il me fera plaisir de répondre à vos questions.

Le président : Je vous remercie de cet exposé fort intéressant. J'aimerais d'abord vous demander quelles sont les relations entre la NTI et le gouvernement du Nunavut?

Mme Ell : L'organisme s'occupant des revendications territoriales a été mis sur pied à l'époque pour que nous puissions mettre sur pied un gouvernement du Nunavut. Les ententes sur les revendications territoriales que nous avons conclues comportent des dispositions qui nous amènent à collaborer avec le gouvernement du Nunavut. Nous échangeons nos documents et nos dossiers dans plusieurs domaines.

Nous travaillons aussi beaucoup avec le gouvernement fédéral. Je ne sais pas ce que nos politiciens auraient dit...

Le président : Vous travaillez également avec votre propre gouvernement, celui du Nunavut.

Mme Ell : Oui.

Francis Schiller, secrétaire, Arctic Gateway Council : Si je peux compléter ce qu'a dit Mme Ell, il me semble qu'une responsabilité essentielle de la NTI est de s'assurer que les engagements pris dans les ententes sur les revendications territoriales du Nunavut sont respectés par le gouvernement du Nunavut. La NTI a une fonction de responsabilisation qui l'amène, dans le cadre de l'application de ces ententes, à veiller à la tenue de ces engagements au nom de leurs bénéficiaires, les Inuits.

Le président : Comment la NTI est-elle financée? Est-ce par des fonds publics, privés ou par les deux?

Mme Ell : C'est parfois difficile à imaginer. Les gens ne réalisent pas toujours que nous fonctionnons comme une entreprise privée. La NTI est une société à but non lucratif. Nous avons reçu des milliards de dollars du gouvernement fédéral et nous utilisons les intérêts qu'ils génèrent pour poursuivre nos travaux, et nous espérons que cela durera longtemps.

Le président : Vous avez à la fois un financement privé et public?

Ms. Ell: We are like a private company. It is a not-for-profit organization that is specifically there for the land claims agreement settled between the federal government and beneficiaries of Nunavut.

The Chair: In your presentation you said Nunavut needs basic tools, such as roads and ports, to ensure its development. Can you describe the status of current infrastructure in Nunavut?

Ms. Ell: If you can imagine, Nunavut has several communities, none of which are connected by roads. We have to visit each other by air and sea only. We have one hospital for all of Nunavut.

The Chair: Let us say in the next decade; is there a plan for roads?

Ms. Ell: There are several plans, but they are mostly plans created by the mining companies, at this time.

The Chair: You also mentioned that Nunavut lacks docking facilities. As an example, can you tell the members of the committee the approximate cost of building a port for Iqaluit?

Ms. Ell: Iqaluit has a strategy for port development. Maybe Mr. Schiller has an idea of the cost for that.

Mr. Schiller: It varies from community to community. I think Iqaluit is looking for \$8 million to \$12 million or \$15 million. The prices vary. There is no standard. This is one of the challenges that the communities in Nunavut face, that the costing initiatives have not been done. This is in part why we are before you today, to encourage senators to recommend that the basic studies done for all other communities be done for the communities in Nunavut. Then the experts can provide that type of information for the necessary decision-making processes.

The Chair: It is difficult to know now.

Mr. Schiller: Exactly.

Ms. Ell: With consultation with the community.

The Chair: What is the mandate of the Arctic Gateway Council?

Mr. Schiller: Right now it is a coalition that has just been established. Its mandate is to try to provide a consensus and recommendations for decision makers on the implementation of a gateway and corridor initiative for the North. It is strictly member -driven. Right now, Nunavut Tunngavik Incorporated is the founding member and we expect more members to come on line shortly.

Mme Ell : Nous sommes comme une entreprise privée. La NTI est une société à but non lucratif qui est là précisément pour mettre en œuvre les ententes sur les revendications territoriales conclues entre le gouvernement fédéral et les bénéficiaires du Nunavut.

Le président : Dans votre exposé, vous avez indiqué que le Nunavut a besoin d'infrastructures de base, comme des routes et des ports, pour assurer son développement. Pouvez-vous nous décrire la situation actuelle des infrastructures au Nunavut?

Mme Ell : Je ne sais si vous ne pouvez l'imaginer, mais il y a au Nunavut un certain nombre de collectivités qui ne sont desservies par aucune route. Les seuls moyens de se rendre d'un endroit à un autre sont par la voie des airs ou par la mer. Il n'y a qu'un hôpital pour l'ensemble du Nunavut.

Le président : Est-il prévu, par exemple, au cours de la décennie à venir, de construire des routes?

Mme Ell : Il y a plusieurs projets, mais ils émanent pour l'essentiel du secteur minier, pour l'instant.

Le président : Vous avez également indiqué que le Nunavut ne dispose pas d'installations portuaires. Pourriez-vous préciser aux membres de ce comité, à titre d'exemple, ce qu'il en coûterait environ pour construire un port à Iqaluit?

Mme Ell : Iqaluit s'est dotée d'une stratégie de développement portuaire. M. Schiller a peut-être une idée des coûts de ce genre de travaux.

M. Schiller : Ils varient d'une collectivité à l'autre. Je crois me souvenir que, dans le cas d'Iqaluit, il s'agit d'un budget de 8 à 12 millions de dollars, ou peut-être de 15 millions de dollars. Les prix varient. Il n'y a pas de norme. Le fait que les coûts de telles initiatives n'aient pas été évalués sérieusement est l'une des difficultés auxquelles les collectivités du Nunavut sont confrontées. C'est une des raisons pour lesquelles nous sommes devant vous aujourd'hui, pour inciter les sénateurs à recommander que les études de base qui sont faites de façon usuelle pour les autres collectivités le soient également pour celles du Nunavut. Celles-ci faites, les experts pourront fournir l'information nécessaire à la prise de décisions.

Le président : Il est donc difficile de le savoir maintenant.

M. Schiller : C'est exact.

Mme Ell : Avec les consultations de la collectivité.

Le président : Quel est le mandat du Arctic Gateway Council?

M. Schiller : Il s'agit pour l'instant d'une coalition qui vient tout juste d'être mise sur pied. Son mandat est de tenter de parvenir à un consensus et de formuler des recommandations destinées aux décideurs sur la mise en place d'une initiative de porte d'entrée et de corridor pour le Nord. C'est un organisme qui vise uniquement à répondre aux besoins de ses membres. Pour l'instant, il comporte un membre fondateur, Nunavut Tunngavik Incorporated, et nous espérons que d'autres vont s'y joindre sous peu.

The Chair: Do you envisage the opening of a Northwest Passage to Nunavut in the future?

Ms. Ell: The Nunavut tourism boards and other agencies have been talking about it. I think International Polar Year was looking into it as well. I am not sure what their findings have been to date.

The Chair: This could also be studied with future funds that may be available?

Ms. Ell: I suppose so.

Senator Oliver: Thank you for your presentation. The key to your presentation, for me, is on page 10 of your report. I am interested in the business case for what you call the “Arctic Gateway and Trade corridor initiative” that is “connecting our communities to the global supply chain through Canada’s major hubs, gateways and corridors.” That is what we learned on the West Coast, in Prince Rupert, Vancouver, in Halifax, the East Coast and so on.

What is your business case? Why would someone go there? When the goods arrive in containers, where would they go? What would the advantage be in having an Arctic gateway trade corridor initiative in Nunavut?

Ms. Ell: To give you an example of what is happening right now, I will turn to the fisheries. When the fish or shrimp or what have you are caught in our waters they have to go to Greenland to dock their ships because there are no ports in our land. Either they have to go to Greenland or they go down to Halifax to off-load.

Senator Oliver: There are no processing plants there?

Ms. Ell: There is a small processing plan in Pangnirtung. Recently there were announcements for developing infrastructure there, which was very good news for Nunavut.

Mr. Schiller: A key point for senators to consider is that there is already containerized freight going into the Arctic. Increasingly, Arctic communities are receiving their resupply from vessels discharging containers. The reality is there is no capacity for these communities to receive this containerized freight.

Senator Oliver: Where are they discharging the containers?

Mr. Schiller: This is something that we hope senators appreciate: There are no ports in Nunavut.

Senator Oliver: Where are they discharging these containers?

Le président : Envisagez-vous l’ouverture d’une voie de navigation entre le passage du Nord-Ouest et le Nunavut à l’avenir?

Mme Ell : Les offices du tourisme du Nunavut et d’autres organismes en ont parlé. Je crois que le sujet a également été abordé à l’occasion de l’Année polaire internationale. Je ne sais pas à quelles conclusions ces organismes sont parvenus pour l’instant.

Le président : C’est aussi là une question qui pourrait être étudiée lorsque des fonds seront disponibles à l’avenir?

Mme Ell : J’imagine que oui.

Le sénateur Oliver : Je vous remercie de votre exposé. L’élément de votre rapport qui retient le plus mon attention se trouve à la page 11. Je m’intéresse à l’analyse de rentabilisation de ce que vous appelez « le projet de porte d’entrée et de corridor commercial de l’Arctique, qui vise à relier nos collectivités à la chaîne d’approvisionnement mondiale, par le biais des principaux centres, portes d’entrée et corridors du Canada. » C’est ce que nous avons appris sur la côte Ouest, à Prince Rupert, à Vancouver, à Halifax, sur la côte Est, et cetera.

Comment justifieriez-vous ce projet? Pourquoi quelqu’un irait-il à cet endroit? Si les marchandises arrivent dans des conteneurs, où iront-elles ensuite? Quel serait l’intérêt de lancer un projet de porte d’entrée et de corridor commercial de l’Arctique au Nunavut?

Mme Ell : Pour illustrer la façon dont les choses se déroulent actuellement, je vais vous donner l’exemple du secteur de la pêche. Les bateaux de pêche au travail dans nos eaux doivent aller débarquer leurs prises, qu’il s’agisse de poissons, de crevettes ou d’autres espèces, au Groenland parce qu’ils ne disposent d’aucun port sur notre territoire. La seule autre solution pour eux serait de naviguer en suivant les côtes jusqu’à Halifax pour y être déchargés.

Le sénateur Oliver : Il n’y a pas d’usine de transformation sur place?

Mme Ell : Il y a une petite usine de transformation à Pangnirtung. On a annoncé récemment que des infrastructures allaient y être construites, ce qui est une excellente nouvelle pour le Nunavut.

M. Schiller : Les sénateurs doivent savoir, et c’est important, que du fret conteneurisé arrive déjà dans l’Arctique. Les collectivités de l’Arctique reçoivent de plus en plus leurs approvisionnements dans des conteneurs qu’il faut décharger des navires, même si elles ne disposent d’aucun équipement particulier pour les manutentionner.

Le sénateur Oliver : Où les conteneurs sont-ils déchargés?

M. Schiller : C’est là précisément un point dont nous aimerions que les sénateurs soient conscients : il n’y a pas de port au Nunavut.

Le sénateur Oliver : Où ces conteneurs sont-ils donc déchargés?

Mr. Schiller: What happens is that the vessels have to moor off-shore. They bring their own barges with them, they discharge these containers onto the barges, they push the barges to the beach, drag the containers above the high-water mark, and that is where they are “destuffed.”

It is understood at the community level that this process is not efficient. I will give you a recent example. A mayor recently said that we have to start to set up docking facilities so it is easy for companies to get in and out quickly. The faster the barges get in and out, the faster we get our items. We have to take some responsibility for that happening. A better port would help the mining companies, the shipping companies, and, most important, the community.

These are not experts in intermodal logistics speaking; they are local representatives who understand from seeing a sealift discharge cargo that what is happening now contributes to inefficiencies at the local level.

I would turn your question around as well. There is an immense under-capacity in infrastructure in the North. The greatest concern is that as Canada rightfully embarks on a gateway and trade corridor initiative, leaving out the North will only increase exponentially the infrastructure deficit that these communities have. I would go further and say, they can tell you down to the hour how much time will be saved on shipping from Prince Rupert to markets in Chicago, but if you ask them what this means in terms of increasingly getting goods to northern communities, whether this helps northern communities, you do not get an answer.

I would turn around the question and ask, what is the business case for Canada not including the Arctic in the gateway and trade corridor initiative? The real question now is whether we study the future of containerized freight traffic in Canada without factoring in our third coastline, when three fourths of our coastline is in the North. I would turn that question around and ask what the business case is for continuing to exclude Arctic communities from these critical trade links being forged.

Senator Oliver: I am not against your proposal. I am just asking questions. You said about 100 vessels went through your waters last year. Have you done any kind of business analysis to determine the economic impact it would have on the communities in Nunavut, if those 100 vessels were to go to ports there?

Mr. Schiller: All of these vessels would be plying the waters because they would have an immediate interest, whether it is resupplying the communities for bulk or dry cargo fuel; they could be fishing vessels. Everyone would have an interest.

M. Schiller : Eh bien, les navires doivent mouiller au large. Ils ont leurs propres barges de débarquement qui servent à transporter les conteneurs à terre. Là, ils sont hâlés au-delà du niveau de la marée haute, puis vidés de leur contenu.

On sait fort bien dans la collectivité que ce n'est pas une solution efficace. Je vais vous en donner un exemple récent. Un maire a déclaré récemment qu'il faut commencer à construire des installations portuaires pour pouvoir procéder rapidement aux livraisons et aux expéditions. Plus les barges arrivent et repartent rapidement et plus rapidement nous obtenons nos produits. Nous devons assumer certaines responsabilités sur la façon dont les choses se déroulent. De meilleures installations portuaires constitueraient une aide pour les sociétés minières, les entreprises de navigation et, plus important encore, pour les collectivités.

Ce ne sont pas des spécialistes du transport intermodal ou de la logistique qui parlent ainsi; ce sont les représentants locaux qui ont réalisé que, au niveau local, il n'est pas efficace de procéder de cette façon.

Je vais prendre votre question dans l'autre sens. Les infrastructures sont très insuffisantes dans le Nord. Ce que nous craignons le plus, alors que le Canada se lance à juste titre dans une initiative de porte d'entrée et de corridor commercial, est que le fait de négliger le Nord ne fasse qu'accroître de façon exponentielle le déficit en infrastructures de nos collectivités. J'irais plus loin en vous disant que les décideurs peuvent vous dire à une heure près combien de temps serait économisé pour expédier des marchandises par bateau de Prince Rupert sur les marchés de Chicago, mais que si vous leur demandez dans quelle mesure cela améliorerait l'acheminement des marchandises dans le Nord, si cela aiderait les collectivités nordiques, vous n'obtiendrez pas de réponse.

J'aborderais donc la question différemment en demandant quel avantage y a-t-il pour le Canada à ne pas inclure l'Arctique dans son initiative de porte d'entrée et de corridor commercial? La vraie question qui se pose maintenant est de savoir si nous étudions l'avenir du fret conteneurisé au Canada sans tenir compte du tiers de notre littoral, alors que les trois quarts de celui-ci se trouvent dans le Nord. J'aborde donc la question dans l'autre sens et demande quel intérêt le Canada aurait à continuer à exclure les collectivités de l'Arctique de ces liens commerciaux essentiels qui sont mis en place.

Le sénateur Oliver : Je n'ai rien contre votre proposition. Je me pose simplement des questions. Vous avez dit qu'environ 100 navires se sont rendus dans vos eaux l'an dernier. Avez-vous procédé à une sorte quelconque d'analyse pour déterminer les retombées économiques dont auraient profité les collectivités du Nunavut, si ces 100 navires avaient pu s'y amarrer dans des ports?

M. Schiller : Tous ces navires sillonnaient les eaux parce qu'ils y trouveraient leur intérêt, qu'il s'agisse d'approvisionner les collectivités en y livrant des marchandises en vrac, des marchandises sèches ou du carburant. Il pourrait aussi s'agir de

There are economic interests that are plying the waters; they do not have adequate infrastructure capacity.

Senator Oliver: Is there any economic impact study of those vessels?

Mr. Schiller: I am not sure I could answer that, although we would welcome such a study if it were to be done.

Senator Mercer: It is good to see you again, having just returned from the North myself with the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry in its study of rural poverty. I have a much better appreciation of your presentation having just been there.

When you go to communities such as Rankin Inlet or Iqaluit, you realize they have very good airports. We came in at Rankin Inlet and then went to Iqaluit. You look around and see that the community is thriving, but everything has come in by air or by barge. It is boggles the mind. There are two main things we are looking to the North for — development and to protect our sovereignty in the North. We have nothing there to help them.

When I was in Iqaluit, someone who appeared before the other committee said that there is a port, I think, north of Iqaluit in an old mining community; the mine has now been abandoned.

To put it in context for my colleagues on the committee, if I understand it correctly, there is a wharf that might be useable but there is no community there. That community, if you were to use it, is not connected to any other community, so it is of no use to the rest of the people on Baffin Island. It is isolated because of that.

In your estimation for the entire territory, which is a huge part of our country, how many ports would we need in order to properly service the territory? Would it be one on Baffin Island somewhere and one on the mainland, perhaps Rankin? There are so many islands; I think it is recognized that it is impossible to service all the islands.

Are we talking one, two or three? What is the optimum number?

Mr. Schiller: The government of Nunavut would envision three deep-water facilities, basically in the three regions of Nunavut — on Baffin, the Kitikmeot and in the Kivalliq. They have a few specific communities in mind.

You are right, senator, that it is not economically feasible to provide necessarily a port in every community, but we believe it is feasible to begin the process of providing the breakwaters. There is a spectrum of infrastructure between

bateaux de pêche. Tout le monde y trouverait son intérêt. Les eaux sont sillonnées par des intérêts économiques tout autant que par des bateaux et ceux-ci ne disposent pas d'infrastructures adaptées.

Le sénateur Oliver : Savez-vous si une étude sur les répercussions économiques de ces navires a été faite?

M. Schiller : Je ne suis pas sûr d'être en mesure de répondre à cette question, mais je serais ravi de voir une telle étude si quelqu'un devait la faire.

Le sénateur Mercer : C'est agréable de vous revoir, alors que je reviens moi-même du Nord avec le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts, qui s'y est rendu pour étudier la pauvreté en milieu rural. Le fait de m'y être rendu me permet d'avoir une bien meilleure appréciation de votre exposé.

Quand vous vous rendez dans des collectivités comme Rankin Inlet ou Iqaluit, vous constatez qu'elles disposent d'excellents aéroports. Nous sommes arrivés par Rankin Inlet et nous nous sommes ensuite rendus à Iqaluit. Vous regardez autour de vous et vous voyez une collectivité prospère, mais tout doit venir par avion ou dans des barges. C'est stupéfiant. Il y a deux grands sujets qui retiennent notre attention dans le Nord : le développement économique et l'affirmation de notre souveraineté. Il n'y a rien là pour appuyer ces deux objectifs.

Alors que j'étais à Iqaluit, un témoin qui a comparu devant l'autre comité a expliqué qu'il y a un port qui, si je me souviens bien, se trouve au Nord d'Iqaluit dans une ancienne collectivité minière. La mine a maintenant cessé d'être exploitée.

Afin de situer le contexte pour le bien de mes collègues siégeant au comité, si je comprends bien, il y a là un quai qui pourrait être utilisé, mais il n'y a pas de collectivité aux alentours. Cette collectivité, si vous deviez utiliser ce quai, n'est reliée à aucune autre, et ce quai ne présente donc aucun intérêt pour le reste de la population de l'île de Baffin. C'est pour cela qu'il est isolé.

Pour l'évaluation que vous en faites pour l'ensemble du territoire, qui constitue une part énorme de notre pays, de combien de ports auriez-vous besoin pour desservir comme il convient le territoire? S'agirait-il d'un port quelque part sur l'île de Baffin et d'un autre sur le continent, peut-être à Rankin? Il y a tant d'îles... Je crois que tout le monde convient qu'il est impossible de desservir toutes les îles.

Parlons-nous ici d'un, deux ou trois ports? Quel est le nombre optimal?

M. Schiller : Le gouvernement du Nunavut envisage trois ports en eau profonde, situés chacun dans l'une des trois régions du Nunavut, soit sur l'île de Baffin, dans la région de Kitikmeot et dans celle de Kivalliq. Cela permettrait de desservir quelques collectivités précises.

Vous avez raison, sénateur. Il ne serait pas justifié, en termes économiques, de vouloir construire un port dans chaque collectivité, mais nous pensons qu'il y aurait avantage à commencer par construire des brise-lames. Il y a toute une gamme

a breakwater and a deep-water port, such as small craft harbours. The idea is to begin the process.

You noted the airport. Most of the airports in Nunavut were built by the Americans many years ago, just as a point of interest.

Senator Mercer: That was during the DEW Line. That is important, because we should not take any credit or bows for what we have done because we have not done a heck of a lot there.

There are opportunities here, though, that we need to talk about for the rest of Canada. With the establishment of ports, whether it be one, two or three, there are opportunities from Halifax, Montreal or Quebec City to the North to do the short-sea shipping of containers, because now you have to wait. That makes some sense.

Have there been any studies done on how we would prefabricate a port, not the three major ones but the small craft harbours? Because currently we have a problem with ice in the winter, which causes huge problems with small craft harbours.

Has there been any analysis done by the economic council in Nunavut with respect to what opportunities may arise if we continue to see global warming and the absence of ice at its current level? There was lots of ice when I was there, although we were close to Rankin Inlet and Iqaluit, but if we went out further there was open water, which was still unusual.

Ms. Ell: We welcome a study of sorts. There are opportunities there, if monies were made available to do some sort of a study in a cold climate, although I would like to point out we have been having the same or similar weather as in Manitoba. If there are ports there, and I am sure there must be — Churchill as an example — we have the same weather.

We also have the same sort of tides as the Bay of Fundy. Iqaluit has the second largest tide globally, so there is a similarity there. If it can work in the Bay of Fundy, it can probably work where we are.

Mr. Schiller: There are opportunities in short-sea shipping for servicing and resupply from Montreal, Goose Bay and Churchill, and on the western Arctic side as well. Of course, with global warming there are many references and a lot of talk about the Northwest Passage. It is critical in this process that the local communities themselves be consulted in the discussion on the opening of the Northwest Passage.

We have a number of initiatives and groups looking at it, but it is critical in this process that those communities and the peoples that live on these lands be consulted and participate

d'infrastructures entre un simple brise-lame et un port en eau profonde, par exemple des ports pour petits bateaux. Ce qui importe est de commencer.

Vous avez vu l'aéroport. La plupart des aéroports du Nunavut ont été construits par les Américains il y a de nombreuses années. C'est une chose qu'il est bon de préciser.

Le sénateur Mercer : C'était à l'époque du Réseau d'alerte avancée. C'est un élément important parce qu'il ne faut pas que nous cherchions à en tirer un crédit quelconque parce que nous n'avons pas fait grand-chose dans ces régions.

Ces régions offrent des possibilités dont nous devons parler avec le reste du Canada. En construisant des ports, qu'il s'agisse d'un, de deux ou de trois, nous verrions apparaître la possibilité d'expédier des marchandises à partir d'Halifax, de Montréal ou de Québec vers le Nord pour y acheminer des conteneurs, parce que nous devons attendre maintenant. Cela semble logique dans une certaine mesure.

Des études ont-elles été faites sur la façon de réaliser des ports préfabriqués, non pas pour les trois grands souhaités mais pour les infrastructures destinées aux petits bateaux? Nous sommes maintenant confrontés au problème posé par la glace en hiver qui a des conséquences très lourdes sur les ports pour petits bateaux.

Un organisme économique a-t-il procédé à une analyse au Nunavut des retombées qui pourraient apparaître si le réchauffement climatique se poursuit au niveau mondial et si le recul des glaces se stabilise au niveau actuel? Il y avait beaucoup de glace quand je m'y suis rendu, même si nous étions proches de Rankin Inlet et d'Iqaluit, mais les eaux libres n'étaient pas loin, ce qui était relativement inhabituel.

Mme Ell : Nous serions ravis que l'on fasse une étude de ce genre. Il y a des possibilités dans le Nord, si des fonds sont disponibles pour réaliser un genre d'étude dans un climat froid, même si j'aimerais signaler que nous avons eu un temps comparable à celui du Manitoba. S'il y a des ports dans cette province, et je suis sûre qu'il y en a, Churchill par exemple, nous avons le même temps.

Nous avons également des marées qui se comparent à celles de la baie de Fundy. Le marnage mesuré à Iqaluit est le second au monde, et il y a donc des similitudes là aussi. Si les choses peuvent fonctionner dans la baie de Fundy, il peut probablement en être de même là où nous nous trouvons.

M. Schiller : Il y a des possibilités de transport par voie maritime sur courtes distances pour desservir et réapprovisionner la région à partir de Montréal, de Goose Bay et de Churchill, et sur le côté occidental de l'Arctique également. Bien évidemment, toute la question du réchauffement climatique amène à évoquer fréquemment le passage du Nord-Ouest, et même à beaucoup en parler. Il est essentiel, dans le cours de ce processus, que les collectivités locales soient elles-mêmes consultées lorsque l'ouverture du passage du Nord-Ouest fera l'objet de discussions.

Un certain nombre d'initiatives et de groupes se penchent sur ces questions, mais il est essentiel que les collectivités et les personnes qui vivent sur ces terres soient consultées et participent

in these decision processes. We welcome the opportunity for study. Further study is a key theme for us and that is why we are here before you today.

Senator Mercer: With respect to the other potential development, we talked about the potential and the need to service the residents there now, but there are tremendous potentials for minerals and gas and oil. In your presentations to other committees and to governments, and as the Government of Nunavut makes presentations, and as companies come to the territory and are exploring and discovering minerals, gas and oil, et cetera, it would seem to me if we want to exploit the North, the exploitation needs to have an infrastructure that allows us to do that, which is both beneficial for the residents of Nunavut as well as the companies exploiting the minerals and the rest of the country, who benefit by the wealth. The greater the wealth in the North, the less the demand there is for the rest of us to help. I think we should be happy to help, but as the old saying goes, a high tide raises all boats. Has that been part of the program that the Government of Nunavut has been doing?

Mr. Schiller: I would not want to speak for the Government of Nunavut. There is a lot of activity. It is important to keep in mind that often the mining activity is not necessarily located close to the communities. Sometimes the infrastructure investments made specifically for the mining operations are temporary or abandoned after the fact. That brings us back to your reference to Nanisivik as a community where there is a deepwater facility that this government has committed to refurbish. That is positive but at the same time, it is remote and isolated.

However, there are ways the government could be involved — for example, the resupply of Alert. The Government of Canada and the Department of National Defence do not resupply via Nanisivik; they resupply via Greenland. These are the kinds of approaches that can be looked at. If we are going to resupply our installations across the Arctic, perhaps we could have a Canada-first approach, where we make a focus on using the existing communities in our North to resupply our North.

Senator Eyton: Can you help me with NTI? When was it formed, how is it governed and who does it represent in terms of numbers? I am trying to get some sense of the organization you speak for.

Ms. Ell: NTI was created about a decade ago. It is in existence for its beneficiaries, which are the Inuit in Nunavut. Its sole purpose is for the benefit of the Inuit in Nunavut and the land claims agreement. There are more than 30 articles in there that are agreements between the Government of Canada, our organization and the Government of Nunavut. The three parties agreed to work together.

à ces processus de prise de décisions. Nous serions ravis que l'on réalise des études. Le besoin d'études plus poussées est un thème dominant pour nous et c'est pourquoi nous sommes parmi vous aujourd'hui.

Le sénateur Mercer : En ce qui concerne les autres développements éventuels, vous avez parlé de la possibilité et de la nécessité d'assurer des services aux résidents de ces régions, mais les secteurs des mines, du gaz et du pétrole offrent aussi des possibilités énormes. Dans les exposés que vous avez faits devant les autres comités et paliers de gouvernement, et comme le gouvernement du Nunavut fait aussi des exposés, et que les entreprises viennent explorer et découvrir des minéraux, du gaz, du pétrole, et cetera. dans les territoires, il me semble que si nous voulons exploiter le Nord, il nous faut disposer d'infrastructures le permettant, qui profiteront à la fois aux résidents du Nunavut et aux entreprises exploitant les minéraux, et au reste du pays, qui lui profitera de la richesse ainsi générée. Plus le Nord sera riche et moins il nous demandera à tous de l'aider. Je crois que nous serions ravis d'apporter de l'aide, mais pour citer un vieil adage, tous les bateaux montent avec la marée. Cela fait-il partie du programme que le gouvernement du Nunavut met en œuvre?

M. Schiller : Je ne saurais m'exprimer au nom du gouvernement du Nunavut. Il y a beaucoup d'activités dans le territoire. Il est important de garder à l'esprit que l'activité minière n'est pas toujours implantée à proximité des collectivités. Il arrive que les investissements en infrastructures destinés au secteur minier soient temporaires ou abandonnés une fois l'exploitation terminée. Cela nous ramène à ce que vous disiez de Nanisivik, soit une collectivité dotée d'un port en eau profonde que ce gouvernement s'est engagé à remettre en état. C'est une bonne chose, mais en même temps, c'est un endroit isolé et éloigné.

C'est ainsi que le gouvernement pourrait changer ses façons de procéder, par exemple pour approvisionner le Réseau d'alerte. Le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale le font à partir du Groenland et non pas de Nanisivik. C'est le genre d'approche que l'on pourrait étudier. Si nous avons l'intention de réapprovisionner nos installations dans tout l'Arctique, nous pourrions peut-être adopter une approche du type « Canada d'abord », avec laquelle nous mettrions l'accent sur l'utilisation des collectivités actuelles implantées dans notre Nord, pour approvisionner les régions éloignées de celui-ci.

Le sénateur Eyton : Vous pouvez peut-être me donner des précisions sur la NTI. Quand elle a été créée, comment est-elle administrée et combien de personnes représente-t-elle? J'essaie de me faire une idée de l'organisation au nom de laquelle vous parlez.

Mme Ell : La NTI a été créée il y a une décennie. Elle est au service des bénéficiaires, soit des Inuits du Nunavut. Ses seules raisons d'être sont de travailler pour le bien des Inuits du Nunavut et de mettre en œuvre les ententes sur les revendications territoriales. Il y a plus de 30 questions qui font l'objet d'ententes entre le gouvernement du Canada, notre organisation et le gouvernement du Nunavut. Les trois parties ont convenu de collaborer.

We gave up our rights so that we could do the work on the agreements. It is like a land claim agreement. It is almost like a treaty.

Senator Eyton: NTI came out of the agreements that were made with the Nunavut and federal governments, and it is a practical expression of those agreements. It is the organization representing your community that is trying to give effect to the agreements, is that correct?

Ms. Ell: We are trying to have implementation of the agreements in the land claims. There is still a lot of work to be done.

Senator Eyton: Will there be more agreements?

Ms. Ell: No, there are around 32 articles; it has been 10 years and we still have not implemented all of them. We are trying to implement. We need to work with the governments to implement those articles.

For example, article 24 in the land claim agreement, with which I am familiar, is a preferential agreement for businesses in Nunavut. The Nunavut government has created what is called an “NNI” policy, a policy that is like a preferential treatment for businesses that are 51 to 100 per cent owned by Inuit. If they were to get contracts under that policy, they would be given preference so that they could outbid other businesses to get more contracts from the territorial government.

Senator Eyton: How are you governed? I assume there is a governing council.

Ms. Ell: There is a board. As I mentioned, our president was recently elected back into a three-year term. He was elected by all the Inuit of Nunavut. We have other members that are elected by the regional Inuit associations and their presidents sit on our board.

They have an extra member, and our board also has two other members. One is the vice-president of finance and a second vice-president. NTI has three executive members. The other three are presidents of other Inuit organizations from the regions.

Senator Eyton: What is your role?

Ms. Ell: I am in one of the departments run by the organization.

Senator Eyton: I understand something of your composition. How many people can you say you represent?

Ms. Ell: Around 27,000. I am looking at Senator Adams there; he may have the answer.

Senator Adams: It is 29,000.

Mr. Schiller: If I may add to those comments, it is important to appreciate that NTI is really a hybrid organization in that it is unique and has a unique role in the governance of Nunavut.

Nous avons abandonné nos droits afin de pouvoir travailler sur les ententes. Cela se rapproche d'une entente sur les revendications territoriales. C'est presque comme un traité.

Le sénateur Eyton : La création de la NTI a découlé des ententes conclues entre le gouvernement fédéral et celui du Nunavut, et c'est une manifestation concrète de ces ententes. C'est l'organisme représentant notre collectivité qui s'efforce d'appliquer concrètement les ententes. Est-ce bien cela?

Mme Ell : Nous essayons effectivement de mettre en œuvre les ententes sur les revendications territoriales. Il reste beaucoup de travail à faire dans ce domaine.

Le sénateur Eyton : D'autres ententes seront-elles conclues?

Mme Ell : Non. Aujourd'hui, cela concerne environ 32 dispositions. Cela a duré dix ans et nous ne les avons pas encore toutes mises en œuvre. Nous essayons de le faire. Nous devons collaborer avec les gouvernements pour mettre en œuvre ces dispositions.

C'est ainsi que la disposition 24 de l'Entente sur les revendications territoriales, que je connais bien, s'assimile à un accord accordant la préférence aux entreprises implantées au Nunavut. Le gouvernement du Nunavut a instauré ce qu'il appelle la politique « NNI », qui revient à accorder un traitement préférentiel aux entreprises appartenant en majorité à des intérêts inuits. En vertu de cette politique, lors de la passation de marchés, le gouvernement accorde la préférence à ces entreprises pour leur permettre de l'emporter sur les autres afin qu'elles obtiennent davantage de contrats du gouvernement territorial.

Le sénateur Eyton : Comment êtes-vous administrés? J'imagine qu'il y a un conseil d'administration.

Mme Ell : Il y a effectivement un conseil d'administration. Comme je l'ai indiqué, notre président vient récemment d'être réélu pour une durée de trois ans. Il l'a été par tous les Inuits du Nunavut. Nous avons d'autres membres élus par les associations régionales inuites et leur président siège à notre conseil.

Ils disposent d'un siège de plus à la table du conseil et notre conseil en a deux. L'un est celui du vice-président des finances et l'autre est réservé à un autre vice-président. NTI a trois membres exécutifs. Les trois autres sont présidents d'autres organisations inuites de la région.

Le sénateur Eyton : Quel est votre rôle?

Mme Ell : J'appartiens à l'un des services de l'organisation.

Le sénateur Eyton : Je commence à mieux comprendre la composition de votre organisme. Combien de personnes dites-vous représenter?

Mme Ell : Environ 27 000. Je me tourne ici vers le sénateur Adams, qui a peut-être la réponse.

Le sénateur Adams : Le bon chiffre est 29 000.

M. Schiller : Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, il est important de réaliser que la NTI est en réalité un organisme hybride en ce sens qu'elle est unique de par sa nature et qu'elle

The members of their board are directly elected by all Inuit over the age of 16 in Nunavut. It is very reflective and accountable to their peoples and they are also responsible. They are technically the owners of all Inuit lands covered under the land claim agreement. It is not the Government of Nunavut that owns the lands; it is NTI, which administers on behalf of their peoples.

Senator Eyton: In your remarks, you talked about the need for investment and I do not think anybody here would question that. It is clear that there should be some level of service for the community. It is a relatively small community, but there should be some level of service and it should be something better than offloading a container shipment and putting it on a barge. I am familiar with a number of mining operations in the Arctic, with considerable investment at work, but there is an economic reason for that.

You talked about some billions of dollars, which is a stretch when you are talking about 20,000 or 30,000 people, unless you can tag on some other economic benefits. It seems to me that you have to identify the one or two or three projects that are reasonable and that the government might consider.

If you had your druthers, where would you start?

Mr. Schiller: I think that the first priority would be the formal establishment of a federal Arctic gateway and trade corridor initiative which began the process of looking at how each community across the Arctic can be integrated into the gateways and trade corridors that are currently being established. That is the nice thing about the gateway and trade corridor approach: The focus is on all modes of transportation and how they work together.

From the position of seeing how Arctic communities can integrate, we can develop that list of priority infrastructure projects from that point of reference.

Senator Eyton: I can understand transportation but it seems you are really talking about either air lift or by sea.

Mr. Schiller: Also rail and road links, in some cases. There is a strong link once you get into containerized freight, into road and rail links, as well. Also, there is a handling capacity that follows from that.

Senator Eyton: Yes. I find it hard to think that a facility in the far North would be competitive with, say, a Prince Rupert fully geared and running. One is open year round — and that would not be.

joue un rôle unique dans la gouvernance du Nunavut. Les membres de son conseil d'administration sont élus directement par tous les Inuits âgés de plus de 16 ans du Nunavut. C'est un organisme très représentatif et responsable devant la population. D'un point de vue technique, les membres de son conseil d'administration sont les propriétaires de toutes les terres inuites régies par l'entente sur les revendications territoriales. Les terres n'appartiennent pas au gouvernement du Nunavut. C'est la NTI qui les administre au nom du peuple inuit.

Le sénateur Eyton : Dans vos commentaires préliminaires, vous avez parlé de la nécessité d'investir et je ne crois pas que qui que ce soit mette en doute cette nécessité. Il est évident qu'il devrait y avoir un certain niveau de service assuré à la collectivité. C'est une collectivité relativement petite, mais cela n'empêche qu'elle devrait bénéficier d'un certain niveau de service et cela devrait aller au-delà du simple déchargement de fret conteneurisé au moyen de barges. Je connais bien un certain nombre d'exploitations minières de l'Arctique, qui ont nécessité des investissements considérables, mais il y a des raisons économiques à cela.

Vous avez parlé de quelques milliards de dollars, ce qui fait beaucoup en regard de 20 000 à 30 000 personnes, à moins que vous ne puissiez parler d'autres retombées économiques. Il me semble que vous devriez identifier un ou deux projets, voire trois, qui sont raisonnables et que le gouvernement pourrait étudier.

S'il n'en tenait qu'à vous, par où commenceriez-vous?

M. Schiller : Je crois que la priorité serait le lancement officiel d'un projet fédéral de porte d'entrée et de corridor commercial de l'Arctique qui débiterait par l'étude de la façon dont chacune des collectivités de l'Arctique peut être intégrée à la porte d'entrée et au corridor commercial qui sont actuellement mis en place. L'un des aspects intéressants de l'approche de la porte d'entrée du corridor commercial est qu'elle met l'accent sur tous les modes du transport et sur la façon dont ils peuvent s'intégrer.

Lorsque nous aurons vu comment les collectivités de l'Arctique peuvent s'intégrer, nous disposerons d'un point de référence à partir duquel nous serons en mesure d'élaborer la liste des projets prioritaires d'infrastructures.

Le sénateur Eyton : Je peux fort bien comprendre que vous vous intéressiez au transport, mais il semble qu'il s'agit dans la réalité de transport aérien ou de transport maritime.

M. Schiller : Il s'agit également dans certains cas de transport ferroviaire et de liens routiers. Quand vous vous lancez dans le transport de fret conteneurisé, il y a alors des liens étroits avec les réseaux routiers et ferroviaires également. Il en découle aussi une capacité de manutention.

Le sénateur Eyton : Oui. J'ai du mal à croire qu'une installation située dans le Grand Nord serait concurrentielle avec, par exemple, celles de Prince Rupert qui sont parfaitement équipées et qui fonctionnent bien. L'une est accessible toute l'année et l'autre ne le serait pas.

Senator Adams: Nunavut had three regions; it was so big. There was the area around Hudson Bay. Ms. Ell was living in Baffin and it was called Baffin region. In the West, it went up to Cambridge Bay and Coppermine. There was one community, Pelly Bay, built by air lift alone. About 10 years ago, the Canadian Coast Guard finally started to go up there to the community. It was built by only air lift — housing and everything — in the 1960s and 1970s. Even now cargo for there has to go up to Nanisivik and cargo coming from that one community has to unload from Nanisivik and other cargo from Montreal. The Coast Guard has to get up there and unload the stuff to go to Pelly Bay. That is where they operate now in one community. You see how much it costs to operate up there in the community.

We are talking about containers. Small organizations and companies usually get containers and have them delivered to the house or the motel, and they pay for it. They cannot afford sea lift. I think that is the system that works right now in Nunavut.

In the meantime, in places like Rankin Inlet, every time sea lift comes in, it is on the radio. People come down to the store to unload the containers and that way you can send it back in the ship that brought it. There is a problem with tides, because there are some very high tides in places like Iqaluit in the last few years. As long as the sea is flat, ships come into the shore as soon as the tide goes out and the trucks back into the ship. They can load cargo from the ship but as soon as there is a tide they cannot get to the ships any more. That is the system right now.

There was a recommendation to Nunavut for some of the harbours up there in the estimates. This year's budget said over \$40 million, especially for Baffin and around Rankin Inlet and Hudson Bay. Only one community has received money this year, Pangnirtung. I think it was about \$8 million. Sometimes the ship has to go in there and load up the fish they have caught. Last year, they had to take it down to the fish plant. At Pangnirtung, we had 200 tonnes of fish and turbot every year, taken from Cumberland Sound when they fish through the summer to take to the fish plant. After that, the ship next year had to go back again down south.

In the meantime, I think there is a corporation that has been operating for a few years, operating the sea lift up there and things like that. Maybe you can give me some idea about, maybe Ms. Ell understands, what is the split of ownership of those ships between Nunavik and Nunavut. Even other companies will have to have a partnership with them — the sea lift up there in Nunavut — in the future.

Le sénateur Adams : Le Nunavut comportait trois régions. C'est un territoire si grand... Il y a la région entourant la baie d'Hudson. Mme Ell vivait à Baffin, dans un ce qui s'appelait la région de Baffin. Elle s'étendait vers l'Ouest jusqu'à Cambridge Bay et Coppermine. Il y avait là une collectivité, celle de Pelly Bay, qui avait été construite en faisant uniquement appel au transport aérien. Il y a environ dix ans, la Garde côtière canadienne s'est enfin rendue dans cette collectivité. Tout a été construit grâce au transport aérien pendant les années 1960 et 1970, les logements comme tout le reste. Même de nos jours, les marchandises qui s'y rendent doivent transiter par Nanisivik au nord et celles qui en proviennent doivent y être déchargées, en même temps que d'autres marchandises provenant de Montréal. La Garde côtière doit s'y rendre et décharger ce qui doit aller à Pelly Bay. C'est ainsi qu'ils fonctionnent maintenant pour approvisionner cette collectivité. Vous imaginez ce qu'il peut en coûter pour avoir des activités dans la collectivité.

Nous parlons de conteneurs. En règle générale, les petits organismes et les entreprises font venir des conteneurs qui sont livrés au domicile de la personne ou au motel, et ils en paient le coût. Ces personnes ne peuvent s'offrir le transport aérien. Je crois que c'est comme cela que les choses fonctionnent maintenant au Nunavut.

Dans l'intervalle, dans des endroits comme Rankin Inlet, chaque fois que des marchandises arrivent par voie maritime, la radio prévient tout le monde. Les gens se rendent au magasin pour décharger le conteneur qui peut ensuite repartir sur le navire qui l'a apporté. Les marées posent parfois des problèmes parce qu'au cours des dernières années on a observé un marnage important dans des endroits comme Iqaluit. Tant que la mer est belle, les barges peuvent s'approcher et, dès que la marée baisse, les camions peuvent y accéder. Ils peuvent décharger les barges jusqu'à ce que la marée monte à nouveau. C'est le système utilisé maintenant.

Une recommandation a été faite au Nunavut sur l'utilisation des fonds figurant dans le budget prévu pour certains ports. Le montant activé cette année serait supérieur à 40 millions de dollars, en particulier pour les régions de Baffin, de Rankin Inlet et de la baie d'Hudson. Une seule collectivité a reçu de l'argent cette année, Pangnirtung. Je crois qu'il s'agissait d'environ huit millions de dollars. Un bateau devait parfois s'y rendre pour charger le poisson pêché. L'an dernier, il a dû livrer sa cargaison à l'usine de transformation du poisson. À Pangnirtung, nous recevons chaque année 200 tonnes de poisson, et en particulier de turbot, pêché dans la baie Cumberland, tout au long de l'été. L'année suivante, le bateau a dû retourner dans le Sud.

Pendant ce temps, je crois qu'il y a une entreprise en activité depuis plusieurs années qui opère un service de transport maritime et d'autres services du genre. Vous pouvez peut-être me fournir quelques éclaircissements là-dessus et peut-être que Mme Ell sait dans quelle proportion ces navires appartiennent au Nunavik et au Nunavut. Même les autres entreprises devront mettre sur pied des partenariats avec elle, celle s'occupant de transport maritime là au Nunavut, à l'avenir.

Do you have an idea of the percentage split between Nunavik and Nunavut — Nunavik is in Quebec and its Makivik Corporation has a partnership with the Inuit people up there with investments in businesses such as airlines?

Ms. Ell: Mr. Schiller works closely with Nunavut Eastern Arctic Shipping, or NEAS, one of the shipping companies and he could give you a breakdown.

Mr. Schiller: For the benefit of senators I will add that the preference for Inuit ownership, has encouraged traditional shipping companies to partner with Inuit organizations. This has resulted in some historic firsts. For example, in 2000, Nunavut Eastern Arctic Shipping purchased and imported the MV Umiavut which was the first Inuit-owned ice-class vessel in Canadian history. The Inuit partners include Qikiqtaaluk Corporation, Sakku Investments and Makivik. I believe they own 80 or 82 per cent of NEAS and 52 per cent of that vessel. They recently purchased and imported the MV Avataq. I believe they have the same percentage of ownership in that vessel.

The positive aspect of this is that other traditional shipping operators from Montreal and Quebec have partnered with other Inuit groups as well. This is contributing to capacity building and ownership of vital marine infrastructure. Makivik has done great things with First Air, Inuit Air and other airlines, as well as with the cruise tourism business that has been developed there as well.

Senator Adams: We have mostly have two in Rankin: We have one from Montreal and one from Churchill. They had a delayed cargo and coming into Rankin Inlet. Most of them go to Baker Lake. It freezes up and they have to unload everything in Rankin, and use barges and the tug boats, but everything is frozen over and they could not get back to Rankin. That is how the system works up there, especially right now for all the development in Baker Lake.

I do not want to ask too many questions to our witnesses. That is how they operate up there. It is not like in the South. On Pond Inlet, it will be difficult in the future to build a harbour up there and some icebergs come right close to the community sometimes. Some are about the size of Parliament Hill. If you have to build there, you are talking about between \$20 million or \$30 million for one community. You have to make sure the ice does not break it up.

It takes two days to go from Iqaluit up to Cambridge Bay. You have to go over night to Yellowknife to get to Cambridge. To get to Grise Fiord, we left here at 10 o'clock and we arrived in Resolute Bay at 9 o'clock at night. The next morning it took another hour and a half to get to Grise Fiord. That is how differently they operate in Nunavut.

Avez-vous une idée de la répartition en pourcentage de la propriété entre le Nunavik et le Nunavut. Le Nunavik est au Québec et sa société Makivik a mis sur pied un partenariat avec les peuples Inuits en investissant dans des entreprises comme des compagnies aériennes?

Mme Ell : M. Schiller travaille étroitement avec Nunavut Eastern Arctic Shipping, NEAS, l'une des entreprises de transport et il pourrait vous donner la répartition.

M. Schiller : Je peux ajouter à l'intention des sénateurs que la préférence accordée à des entreprises de propriété inuite a incité les entreprises classiques de transport à mettre sur pied des partenariats avec les organismes inuits. C'est ainsi que l'on a vu des premières dans l'histoire. Par exemple, en 2000, Nunavut Eastern Arctic Shipping a acheté et fait venir le MV Umiavut qui était, dans l'histoire du Canada, le premier navire de cote-glace appartenant à des Inuits. Les partenaires inuits de cette entreprise sont, entre autres, Qikiqtaaluk Corporation, Sakku Investments et Makivik. Je crois qu'ils possèdent 80 ou 82 p. 100 de NEAS et 62 p. 100 de ce navire. Ils ont récemment acheté et fait venir le MV Avataq. Je crois savoir que la propriété de ce bâtiment est répartie de la même façon.

L'effet favorable de cette politique est que les autres exploitants traditionnels d'entreprise de transport, de Montréal et de Québec, ont aussi mis sur pied des partenariats avec d'autres groupes inuits. Cela contribue à l'acquisition de capacités et à la propriété d'infrastructures maritimes essentielles. Makivik a obtenu de très bons résultats avec First Air, Inuit Air et d'autres compagnies aériennes, ainsi qu'avec l'entreprise de croisière qui s'est également bien développée.

Le sénateur Adams : Nous en avons pour l'essentiel deux à Rankin : l'une de Montréal et l'autre de Churchill. Elles ont eu des marchandises en retard qui venaient à Rankin Inlet. La plupart de ces entreprises vont à Baker Lake. Là, la mer gèle et ils doivent tout décharger à Rankin, et utiliser ensuite des barges et des remorqueurs. Cependant, la mer était complètement gelée et ils n'ont pas pu retourner à Rankin. C'est ainsi que le système fonctionne là-haut actuellement, et en particulier pour tous les développements qui surviennent à Baker Lake.

Je ne veux pas poser trop de questions à nos témoins. C'est ainsi que les choses fonctionnent là-haut. Ce n'est pas comme dans le Sud. À Pond Inlet, il sera très difficile à l'avenir de construire un port et certains icebergs viennent parfois très près de la collectivité. Certains ont la taille de la Colline du Parlement. Si vous devez construire quelque chose à cet endroit, vous avez besoin d'un budget entre 20 et 30 millions de dollars pour une collectivité. Vous devez vous assurer que la glace ne va pas tout casser.

Il faut deux jours pour se rendre de Iqaluit jusqu'à Cambridge Bay. Vous devez passer une nuit à Yellowknife pour vous rendre à Cambridge. Pour nous rendre à Grise Fiord, nous sommes partis à 10 heures et nous sommes arrivés à Resolute Bay à 21 heures. Le matin suivant, il a fallu une autre heure et demie pour arriver à Grise Fiord. C'est en cela que les choses fonctionnent différemment au Nunavut.

At one time, the Government of Canada was privatizing all the harbours. Following the signing of the land claim, there was no ability to build harbours. We were soon privatized. We were lucky that Transport Canada built airports in some communities before privatization. It is now administered by NAV Canada like in southern Canada.

Senator Eyton: If you created the company properly with the right ownership, what is the tax benefit?

Mr. Schiller: I am not sure I understand the question.

Senator Eyton: You have an ownership requirement of 51 per cent or better. When you have that kind of ownership, what are the tax consequences?

Mr. Schiller: Not to speak for Ms. Ell, but I think the benefit is that the Government of Nunavut itself rewards Inuit ownership in companies. Under this NNI policy, they give preferential evaluation to Inuit-owned operations. It is a formula that enhances one's competitiveness to be Inuit-owned and operating in Nunavut.

The NNI policy is part of the land claims agreement. There is an overall evaluation in the awarding of contracts. They are weighted separately. It is designed to provide an incentive for non-Inuit companies to partner with local Inuit and this will help build economic capacity locally and contribute to jobs.

Senator Eyton: Is there no tax consequence other than that?

Mr. Schiller: Not to my knowledge.

The Chair: Have you ever met with Department of National Defence officials to discuss the future of Canada's sovereignty in the North?

Ms. Ell: No.

The Chair: Would NTI have enough funds to conduct a study right now and present it to the government with respect to your requests?

Ms. Ell: We do not do programs like that. However, we may be able to access funds through other sources. Or an Arctic Gateway Council might be able to access different funds to do some collecting of data.

The Chair: Would that be easier, if you had your own study to present to the government with your requests?

À une époque, le gouvernement du Canada privatisait tous les ports. À la suite de la signature de l'entente sur les revendications territoriales, il n'y avait pas de moyens disponibles pour construire des ports. Les nôtres ont été rapidement privatisés. Nous avons eu de la chance que Transports Canada construise des aéroports dans certaines collectivités avant la privatisation. Ils sont maintenant administrés par NAV Canada comme dans le sud du pays.

Le sénateur Eyton : Si vous constituez l'entreprise comme il convient, avec la répartition voulue de la propriété, quels sont les avantages d'un point de vue fiscal?

M. Schiller : Je ne suis pas sûr de bien comprendre votre question.

Le sénateur Eyton : Vous exigez une propriété inuite de 51 p. 100 ou plus. Quand vous avez ce type de propriété, quelles sont les conséquences fiscales?

M. Schiller : Je ne voudrais pas répondre à la place de Mme Ell, mais je crois que l'avantage tient au fait que le gouvernement du Nunavut lui-même favorise la propriété inuite des entreprises. Avec cette politique de « NNI », il accorde un traitement préférentiel aux entreprises appartenant à des Inuits. C'est une solution qui permet d'accroître la capacité concurrentielle d'une entreprise qui veut appartenir à des intérêts inuits et travailler au Nunavut.

Cette politique fait partie de l'entente sur les revendications territoriales. Le processus d'attribution des contrats impose de procéder à une évaluation globale. Les divers aspects sont pondérés de façon distincte. Ce processus est conçu pour inciter les entreprises qui n'appartiennent pas à des intérêts inuits à mettre sur pied des partenariats avec des Inuits locaux afin de contribuer à l'acquisition de capacités économiques et à la création d'emplois sur place.

Le sénateur Eyton : À part cela il n'y a pas de conséquence sur l'impôt?

M. Schiller : Pas à ma connaissance.

Le président : Avez-vous déjà rencontré les responsables du ministère de la Défense nationale pour discuter avec eux de l'affirmation de la souveraineté du Canada dans le Nord au cours des années à venir?

Mme Ell : Non.

Le président : Est-ce que la NTI disposerait d'assez de fonds pour réaliser maintenant une étude portant sur vos demandes et pour la présenter au gouvernement?

Mme Ell : Nous ne mettons pas sur pied des programmes de ce genre. Toutefois, il se peut que nous puissions accéder à des fonds d'autres sources. Ou alors, le Arctic Gateway Council pourrait accéder à des fonds permettant de procéder à la collecte de certaines données.

Le président : Les choses seraient-elles plus faciles si vous aviez votre propre étude à présenter au gouvernement en même temps que vos demandes?

Mr. Schiller: There have been a number of different transportation strategy documents that have been developed in collaboration and cooperation between the respective governments in Nunavut and the territories. In addition, the Northern territories have acted together through the territorial and provincial organizations.

It is important to remind senators that in fact the federal government was the body that funded the initial work and continues to fund the work for the Pacific Gateway. They are also funding studies for the Atlantic Gateway and the Quebec-Ontario Gateway. It is all justifiable, but we would say, just consider us as well.

The Chair: You want your fair share?

Mr. Schiller: That is right. It is part of Canada's coast.

Senator Tkachuk: You mentioned studies completed by the territorial governments on transportation. Have there been studies completed by the federal government on transportation in the three territories?

Ms. Ell: I am not aware of any.

Senator Tkachuk: That is interesting.

Ms. Ell: If there are, I have not tried to find out about it.

Mr. Schiller: The jurisdiction is fragmented across Indian and Northern Affairs and Transport Canada et cetera. Therefore, it is not clear that there has been a comprehensive Arctic transportation strategy done by the federal government. It is multiple jurisdictions; it is not just the territories. There is Nunavik in northern Quebec and Nunatsiavut in northern Labrador. Canada's Arctic stretches across the three territories and the two provinces.

We would welcome that kind of initiative. It would be great. Even if we could get a consolidation study to get an assessment of all the studies that have been done and aggregate them into an overall report, that would be a positive and constructive first step.

Senator Tkachuk: I agree with you. Discussions have been initiated on the question of Arctic sovereignty. To have sovereignty you have to be able to bring in soldiers and infrastructure, be able to communicate and do many things to protect your sovereignty. That may be something that our committee may want to initiate at some point. It would be interesting stuff.

Mr. Schiller: That is for sure. To go back to the benefits, this could yield long-term returns for Canada and its claims on the North.

M. Schiller : Un certain nombre de documents traitant de diverses stratégies de transport ont été rédigés en collaboration et en coopération avec les gouvernements respectifs du Nunavut et des territoires. De plus, les territoires nordiques ont travaillé ensemble dans le cadre des organismes territoriaux et provinciaux.

Il est important de rappeler aux sénateurs que, en réalité, c'est le gouvernement fédéral qui a financé les premiers travaux et qui continue à financer ce qui se fait pour la porte d'entrée du Pacifique. Il finance également des études pour la porte d'entrée de l'Atlantique et pour celle du Québec et de l'Ontario. Tout cela est parfaitement justifié mais nous pourrions dire « Pensez aussi un peu à nous. »

Le président : Vous voulez votre juste part?

M. Schiller : C'est exact. Notre territoire fait partie des côtes canadiennes.

Le sénateur Tkachuk : Vous avez fait état d'études sur les transports réalisées par les gouvernements territoriaux. Le gouvernement fédéral a-t-il réalisé des études sur le même sujet dans les trois territoires?

Mme Ell : Pas à ma connaissance.

Le sénateur Tkachuk : C'est intéressant.

Mme Ell : S'il y en a, je n'ai pas essayé de me les procurer.

M. Schiller : Les pouvoirs dans la région sont répartis entre Affaires indiennes et du Nord Canada et Transports Canada, notamment. Il n'est donc pas évident qu'on ait disposé d'une stratégie d'ensemble sur le transport dans l'Arctique émanant du gouvernement fédéral. De nombreuses administrations se partagent les pouvoirs; il n'y a pas que les territoires. Il y a le Nunavik dans le Nord du Québec et le Nunatsiavut dans le Nord du Labrador. L'Arctique canadien s'étend sur trois territoires et deux provinces.

Nous verrions d'un bon œil ce genre d'initiative. Ce serait une excellente chose. Même si nous pouvions obtenir une étude faisant l'évaluation de toutes celles qui ont été faites jusqu'à maintenant et regroupant leurs observations et leurs conclusions dans un seul rapport, ce serait une première étape constructive et fort utile.

Le sénateur Tkachuk : Je suis d'accord avec vous. Les discussions ont été lancées sur la question de la souveraineté dans l'Arctique. Pour exercer la souveraineté, vous devez être en mesure d'y avoir une présence militaire et des infrastructures, être capable de communiquer et faire quantité de choses pour protéger votre souveraineté. C'est là un aspect des choses dont notre comité pourrait vouloir s'occuper à un moment donné. Ce serait un sujet intéressant.

M. Schiller : C'est certain. Pour en revenir aux retombées, cela pourrait générer des rendements à long terme pour le Canada et contribuer à défendre ses prétentions sur le Nord.

Russia has offered to keep the ice cleared in the Northwest Passage for communities in the Arctic. We have foreign countries coming into Northern communities saying we have the capacity to keep these channels clear for you. Yet, we are not finding the same reception on the federal front.

It is not only Russia. A number of other countries are initiating ongoing monitoring capacities in the North. We think the most critical claim for Canada's sovereignty is the people that live and come from these lands. That is who NTI represents, the Inuit of Nunavut.

Senator Tkachuk: Many people would love you if you just warmed up a little.

Mr. Schiller: That may be coming as well.

Senator Johnson: In your strategy, you have asked for tens of billions of dollars. What would your top two or three priorities be to start?

Ms. Ell: I do not think we can say exactly which ones they would be. I think an Arctic Gateway Council would have to convene with stakeholders and start discussions on those very issues. We have to start somewhere.

Mr. Schiller: On Senator Eyton's earlier comment, a starting point would be examining on a community by community basis how the airport links with the marine facility. It may not be a full-fledged harbour. We can begin with clear landing areas on the beach with lighting, fencing for security and a concrete pad. Much of the sea lift activity takes place in the dark. You have all of this cargo on the beach. There is no security.

An incremental approach begins by examining on a community-by-community basis what areas will be reserved for marine initiatives or activities. How do these link to the airport and the community? In most cases there are not any road networks that go between those three critical pieces of infrastructure for these communities.

The first priority would be the studies and bringing in the necessary experts in order to begin the planning process in a collaborative and consultative manner. A learning exercise would be a critical first step.

Senator Adams: I was coming back from Rankin Inlet and we landed in Iqaluit a couple of weeks ago. We did not even see the new aircraft that the government bought for the military. I think it landed in Iqaluit for the first time two weeks ago. They are something like a billion dollar aircraft. Those are very important up there. They could be going to Afghanistan, there could be soldiers and tanks in there and everything.

La Russie a proposé de dégager le passage du Nord-Ouest de la glace qui s'y trouve pour le bien des collectivités de l'Arctique. Nous avons des pays étrangers qui viennent dans les collectivités du Nord en disant avoir la capacité de garder ces voies de communication ouvertes pour leurs habitants. Pourtant, nous ne voyons pas la même bonne volonté du côté du gouvernement fédéral.

Il n'y a pas que la Russie. Un certain nombre de pays commencent à se doter de capacités permanentes de surveillance dans le Nord. Nous croyons que l'élément le plus déterminant de la revendication de souveraineté du Canada est les peuples qui vivent sur ces territoires et qui en proviennent. Ce sont eux qui représentent la NTI, les Inuits du Nunavik.

Le sénateur Tkachuk : Beaucoup de gens vous adorerait si vous vous emballiez un peu plus.

M. Schiller : Cela pourrait fort bien se produire.

Le sénateur Johnson : Dans votre stratégie, vous avez demandé des dizaines de milliards de dollars. Quelles sont les deux ou trois priorités par lesquelles vous aimeriez commencer?

Mme Ell : Je ne crois pas être en mesure de dire par lesquelles nous devrions commencer. Je crois que le Arctic Gateway Council devrait convoquer une réunion avec les intervenants et lancer les discussions sur ces questions très précises. Nous devons commencer quelque part.

M. Schiller : Au sujet du commentaire fait précédemment par le sénateur Eyton, un point de départ pourrait être l'étude, collectivité par collectivité, des liens entre les aéroports et les installations maritimes. Il ne s'agirait pas nécessairement d'un port complètement équipé. Nous pourrions commencer par un terrain d'atterrissage implanté sur la plage, avec l'éclairage nécessaire, les clôtures pour assurer la sécurité et une piste en béton. Une grande partie du transport aérien de marchandises se fait la nuit. Nous aurions toutes ces marchandises sur la plage. La sécurité ne serait pas assurée.

Au niveau suivant, nous pourrions commencer par étudier, collectivité par collectivité, quelles sont les régions qui pourraient être réservées pour des initiatives ou des activités maritimes. Quelle est la nature des liens entre l'aéroport et la collectivité? Dans la plupart des cas, il n'y a pas de réseau routier à relier ces trois éléments essentiels des infrastructures pour ces collectivités.

La priorité serait donc de réaliser les études voulues et de recourir aux spécialistes nécessaires pour entamer le processus de planification, le tout dans un esprit de collaboration et de consultation. La première étape essentielle serait un exercice d'apprentissage.

Le sénateur Adams : Il y a quelques semaines, je revenais de Rankin Inlet et nous avons atterri à Iqaluit. Nous n'avons même pas vu le nouvel avion que le gouvernement a acheté pour les militaires. Je crois qu'il a atterri à Iqaluit pour la première fois il y a deux semaines. Ce type d'avion coûte environ un milliard de dollars. Ce sont des choses très importantes dans le Nord. Il pourrait aller en Afghanistan, il pourrait transporter des soldats et des tanks, et n'importe quoi.

Ms. Ell: With respect to that, the airbus, one of the largest planes in the world, went to Iqaluit for cold weather testing. Our community has been recognized as an area where they could do cold weather testing, and that is one of the reasons it was there.

The one Senator Adams is talking about was recent. I think they were getting ready to bring supplies further up island.

The Chair: I thank you very much for your presence here. It has been most interesting to all of us. You can see our interest in the North by the questions we asked.

Mr. Schiller: Thank you for your time and consideration, honourable senators.

Senator Mercer: I will try to be brief and give you a quick update on my visit to the Port of Sydney last Friday. Since we were in Halifax as a committee, several things have happened. If you will recall, we did not know what the Atlantic gateway wanted and what the province wanted. Since then, Premier MacDonald has outlined six major things on his shopping list. I must say I agree with most of them. I do not necessarily agree with his priorities.

One of the things on the premier's shopping list that specifically related to the Port of Sydney was the dredging of Sydney Harbour. When we talked to Mr. Wooder, he only represented one group, and that was the people talking about the proposed container pier in Sydney. When I was there and met with all the other components of people in the harbour who do other things, it became apparent that the dredging of Sydney Harbour was more important for other things. The spinoff is that once the dredging is done, the container pier is more viable.

The issue is that there is a logistic stevedoring operation, better known as the international coal terminal in Sydney Harbour, where they import coal for the generation of electricity. There is a problem with the ships coming in. A ship came along side while I was there, by chance. I am sure they did not arrange that for my entertainment. As the ship came along side, it was only 60 per cent full. If it had been able to be 100 per cent full, the Nova Scotia Power Corporation would have bought it, but it was not full because of the depth of Sydney Harbour.

That has another major affect on the economy of Nova Scotia in that much of our electricity in Nova Scotia is generated by coal in Cape Breton. The cost of that coal is very high because of the cost of the shipping, since it is coming in at only 60 per cent of its full capacity. One of the people I met was from the power corporation. If Sydney Harbour were dredged to the proper depth and the ships came in at full capacity, it would help keep the costs of power down across the entire province as an economic benefit.

Mme Ell : À ce sujet, l'Airbus, l'un des plus gros avions au monde, s'est rendu à Iqaluit pour procéder à des tests par temps froid. Notre collectivité a été reconnue comme permettant de faire ce genre de test. C'est l'une des raisons pour lesquelles cet avion est venu.

Celui dont parle le sénateur Adams s'est posé récemment. Je crois qu'il se préparait à apporter des fournitures plus au nord dans l'île.

Le président : Je vous remercie beaucoup de votre présence parmi nous. Ce fut très intéressant pour nous tous. Les questions que nous vous avons posées vous permettent de constater notre intérêt pour le Nord.

M. Schiller : Honorables sénateurs, je vous remercie du temps que vous m'avez accordé.

Le sénateur Mercer : Je vais tenter d'être bref et de vous faire rapidement le point sur ma visite au port de Sydney, vendredi dernier. Depuis que notre comité s'est réuni à Halifax, un certain nombre de choses se sont passées. Vous vous souviendrez que nous ignorions ce que la porte d'accès de l'Atlantique et la province voulaient. Depuis lors, le premier ministre MacDonald a mis de l'avant six choses importantes inscrites sur sa liste. Je dois dire que je suis d'accord avec la plupart d'entre elles. Je ne partage toutefois pas nécessairement ses priorités.

L'une des choses figurant sur la liste du premier ministre, qui est précisément reliée au port de Sydney, est le dragage de ce port. Lorsque nous avons parlé à M. Wooder, il ne représentait qu'un seul groupe, et il s'agissait des personnes qui parlaient du quai à conteneurs dont la construction était proposée à Sydney. Lorsque j'étais là et que j'ai rencontré tous les autres intervenants du port qui font d'autres choses, il est devenu évident que le dragage du port de Sydney avait la priorité pour les autres activités. L'une des conséquences est que lorsque le dragage est terminé, le quai à conteneurs est plus viable.

Le problème est qu'il y a une activité de logistique et de débardage mieux connue sous le nom de Terminal international du charbon dans le port de Sydney, là où le charbon est importé pour la production d'électricité. Les navires venant s'amarrer à ce quai ont un problème. J'ai eu la chance d'en voir un s'amarrer pendant que j'étais là. Je ne crois pas qu'il ait modifié ses usages parce que j'étais là. Lorsque le navire est arrivé à quai, il n'était plein qu'à 60 p. 100. La Nova Scotia Power Corporation aurait préféré qu'il soit plein à 100 p. 100, mais la profondeur du port de Sydney ne le permettait pas.

Cela a un autre effet important sur l'économie de la Nouvelle-Écosse, car une grande partie de l'électricité produite dans cette province l'est au moyen de charbon au Cap-Breton. Le coût du charbon est très élevé à cause des coûts d'expédition. Les bateaux ne sont en effet chargés qu'à 60 p. 100 de leur capacité. J'ai rencontré une personne de la société produisant l'électricité. Si le port de Sydney était dragué à la bonne profondeur et que les navires pouvaient venir à pleine charge, cela contribuerait à réduire les coûts de l'électricité dans toute la province et ce serait là un avantage économique manifeste.

The second economic benefit is that right next door to the international coal terminal is the Provincial Energy Ventures, who are operators of the Atlantic Canada Bulk Terminal. We have one place importing coal, and the place next door will be exporting coal. We have to do that because the coal that may be mined at the old Donkin mine in Cape Breton has a very high sulphur content so you cannot just burn that. It has to be mixed. There is a market outside of Nova Scotia for that, as we have to import low sulphur coal that would be mixed. The dredging of Sydney Harbour provides an opportunity for that, if the Donkin mine goes ahead, which may or may not happen.

There were also people there from the CBNS railway, which we did not have an opportunity to meet with in Halifax other than we asked numerous questions about the rail bid from Truro to the Strait of Canso for the Melford project and from the Strait of Canso to Sydney for the Sydney project. The interesting thing was that the representative from the railroad indicated to me that the maintenance of the rail bed was in reasonably good shape. If they were to go ahead, there would be maintenance needed, but the maintenance was not extensive. They would need to increase capacity. He assured me the bridge I was concerned about was in good enough shape and maintenance to handle it.

The one thing he added was that from the proposed terminal, there were no level crossings, which removes all kinds of problems, as we saw in Vancouver. We had the Mayor of Delta complaining about the traffic. They would not have that problem. Of course, none of the containers that potentially would come into the Port of Sydney would stay there anyway. They would all be moving out. There were no issues with road traffic. That is another portion of the premier's wish, but that is on the mainland of Nova Scotia.

It was a worthwhile opportunity. It showed me that the potential for the port is greater, but I think the marketing of the dredging should have been built around trying to maintain lower power rates across the province, which Senator Oliver and I pay. I know how much I pay to heat my home by electricity. It would be beneficial to all of us. From a marketing point of view, that might not have been the way I would have presented it, but I have much better perspective. I think there is potential, the same as there is potential in Melford.

On a negative note, the terminal we visited in Halifax has lost a little business. The importer of Caterpillar tractor parts has moved to Norfolk, they say because of problems with the railway. I will personally follow up and talk with some people at CN to see what is going on there. That adds another problem to an already problematic situation. Thank you for allowing me to provide that update.

Le second avantage économique est lié à la présence à proximité immédiate du terminal international de charbon de Provincial Energy Ventures, qui exploite le terminal pour transport en vrac du Canada Atlantique. À un endroit nous importons du charbon et à l'autre nous en exportons. Il en est ainsi parce que le charbon que nous extrayons de la vieille mine de Donkin au Cap-Breton a une forte teneur en soufre qui nous empêche de le brûler tel quel. Il doit être mélangé. Il y a un marché pour ce charbon en dehors de la Nouvelle-Écosse et nous devons donc importer du charbon à faible teneur en soufre destiné à être mélangé. Le dragage du port de Sydney améliorerait les possibilités dans ce domaine si l'exploitation de la mine Donkin se poursuit, ce qui n'est pas certain.

J'ai également rencontré des gens de la compagnie de chemin de fer CBNS que nous n'avons pas eu l'occasion de voir à Halifax, si ce n'est lorsque nous avons posé toute une série de questions sur les soumissions visant à assurer le transport ferroviaire entre Truro et le détroit de Canso pour le projet Melford et entre le détroit de Canso et Sydney pour le projet Sydney. J'ai trouvé intéressant que le représentant de la compagnie ferroviaire me précise que la voie ferrée avait été relativement bien entretenue. Si le projet devait aller de l'avant, il y aurait des travaux d'entretien à faire, mais ils ne seraient pas trop importants. Ils nécessiteraient d'accroître la capacité de transport. Il m'a garanti que le pont au sujet duquel je m'inquiétais était suffisamment en bon état et bien entretenu pour supporter la charge.

Il a ajouté, au sujet du terminal envisagé, qu'il n'y a pas de passage à niveau et que cela élimine quantité de problèmes, comme nous avons eu l'occasion de le constater à Vancouver. Le maire de Delta se plaignait de la circulation ferroviaire. Dans ce cas-ci, ce problème ne se poserait pas. De toute façon, aucun des conteneurs qui pourraient arriver dans le port de Sydney n'y resterait. Ils seraient tous transportés ailleurs. La circulation routière ne poserait donc pas de problème. C'est là un autre aspect des souhaits du premier ministre, mais on se trouverait sur la terre ferme de la Nouvelle-Écosse.

Ce fut un déplacement qui valait vraiment la peine. Il m'a fourni l'occasion de constater que les possibilités pour le port sont plus importantes, mais je crois que la commercialisation du dragage devrait s'appuyer essentiellement sur les efforts de réduction des tarifs de production d'électricité dans toute la province, que le sénateur Oliver et moi devons acquitter. Je sais ce qu'il m'en coûte de chauffer ma maison à l'électricité. Nous en profiterions tous. D'un point de vue de marketing, ce n'est peut-être pas la façon dont j'aurais présenté les choses, mais j'ai maintenant une meilleure vision de la situation. Je crois qu'il y a des possibilités, tout comme il y a des possibilités à Melford.

Par contre, le terminal que nous avons visité à Halifax a perdu une petite entreprise. L'importateur de pièces pour tracteur Caterpillar a déménagé à Norfolk, à cause des problèmes éprouvés avec le transport ferroviaire. Je vais assurer personnellement le suivi de cette question et m'entretenir avec des gens du CN pour voir ce qui se passe. Cela ajoute un autre problème à une situation déjà problématique. Je vous remercie de m'avoir permis de vous faire ce point de la situation.

Senator Eyton: With respect to your comments about Sydney, do you now favour Sydney over Halifax?

Senator Mercer: No. I favour marketing Nova Scotia as a whole. As I told them in Sydney, as we market Nova Scotia to the world as a destination for containers, if we get a customer delivering tomorrow, he must go to Halifax. If we get a customer coming in a couple years, maybe he can go to Melford. A few years after that, maybe they can go to Sydney.

The Chair: Melford before Sydney?

Senator Mercer: I have asked the people of Melford to take me on a tour. I will probably be there in May.

The Chair: You can report to us on that.

Senator Mercer: I will give you a similar report to this when I come back.

Senator Tkachuk: How do you favour the other ports if they pay for themselves?

Senator Mercer: I do not really have a lot to say about Melford because the government involvement, they tell us, is none.

The Chair: Thank you very much.

The committee adjourned.

Le sénateur Eyton : Au sujet de vos commentaires à propos de Sydney, est-ce à dire que vous êtes maintenant en faveur de Sydney plutôt que d'Halifax?

Le sénateur Mercer : Non. Je suis partisan de faire la commercialisation de toute la Nouvelle-Écosse. Comme je le leur ai dit à Sydney, alors que nous nous efforçons de faire connaître dans le monde la Nouvelle-Écosse comme destination pour les conteneurs, si un client y livre les siens demain, il doit se rendre à Halifax. Si nous avons un nouveau client dans quelques années, il pourra peut-être se rendre à Melford. Quelques années plus tard, il pourra peut-être se rendre à Sydney.

Le président : Melford avant Sydney?

Le sénateur Mercer : J'ai demandé aux gens de Melford de m'organiser une visite. J'irai probablement en mai.

Le président : Vous pourrez nous faire rapport à cette occasion.

Le sénateur Mercer : Je vous ferai rapport comme aujourd'hui, en revenant.

Le sénateur Tkachuk : Dans quelle mesure êtes-vous partisan des projets des autres ports s'ils assument eux-mêmes les coûts?

Le sénateur Mercer : Je n'ai vraiment pas grand-chose à dire au sujet de Melford parce que, à ce qu'ils me disent, l'implication du gouvernement est nulle.

Le président : Merci.

La séance est levée.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Nunavut Tunngavik Inc.:

Monica Ell, Director, Business and Economic Development.

Arctic Gateway Council:

Francis Schiller, Secretary.

TÉMOINS

Nunavut Tunngavik Inc. :

Monica Ell, directrice, Entreprises et développement économique.

Arctic Gateway Council :

Francis Schiller, secrétaire.