

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session  
Forty-second Parliament, 2015-16

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

## BANKING, TRADE AND COMMERCE

*Chair:*  
The Honourable DAVID TKACHUK

---

Thursday, September 29, 2016 (in camera)  
Wednesday, October 5, 2016  
Thursday, October 6, 2016  
Wednesday, October 19, 2016  
Thursday, October 20, 2016

---

Issue No. 8

Consideration of a draft agenda (future business)  
and

*First, second and third meetings:*

Study and report on the development of a national  
corridor in Canada as a means of enhancing and  
facilitating commerce and internal trade

and

*Tenth meeting:*

Study on the present state of the domestic and  
international financial system

---

WITNESSES:  
(See back cover)

Première session de la  
quarante deuxième législature, 2015-2016

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

## BANQUES ET DU COMMERCE

*Président :*  
L'honorable DAVID TKACHUK

---

Le jeudi 29 septembre 2016 (à huis clos)  
Le mercredi 5 octobre 2016  
Le jeudi 6 octobre 2016  
Le mercredi 19 octobre 2016  
Le jeudi 20 octobre 2016

---

Fascicule n° 8

Étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs)  
et

*Première, deuxième et troisième réunions :*

Étudier et produire un rapport sur la création d'un corridor  
national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le  
commerce et les échanges intérieurs

et

*Dixième réunion :*

Étude sur la situation actuelle du  
régime financier canadien et international

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
BANKING, TRADE AND COMMERCE

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Joseph A. Day, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Black	Marshall
Campbell	Massicotte
* Carignan, P.C. (or Martin)	Ringuette
Enverga	Smith
* Harder, P.C. (or Bellemare)	Tannas

\*Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Lang (*October 20, 2016*).

The Honourable Senator Lang replaced the Honourable Senator Greene (*October 17, 2016*).

The Honourable Senator Cowan was removed from the membership of the committee, substitution pending (*June 16, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
BANQUES ET DU COMMERCE

*Président* : L'honorable David Tkachuk

*Vice-président* : L'honorable Joseph A. Day

et

Les honorables sénateurs :

Black	Marshall
Campbell	Massicotte
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Ringuette
Enverga	Smith
* Harder, C.P. (ou Bellemare)	Tannas

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Marshall a remplacé l'honorable sénateur Lang (*le 20 octobre 2016*).

L'honorable sénateur Lang a remplacé l'honorable sénateur Greene (*le 17 octobre 2016*).

L'honorable sénateur Cowan a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 16 juin 2016*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, September 28, 2016:

The Honourable Senator Tkachuk moved, seconded by the Honourable Senator Andreychuk:

That the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce be authorized to study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

That the committee submit its final report no later than Tuesday, February 28, 2017, and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

After debate,

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

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 28 septembre 2016 :

L'honorable sénateur Tkachuk propose, appuyé par l'honorable sénatrice Andreychuk,

Que le Comité permanent des banques et du commerce soit autorisé à mener une étude et à produire un rapport sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Que le comité soumette son rapport final au plus tard le mardi 28 février 2017 et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour diffuser ses conclusions jusqu'à 180 jours après le dépôt du rapport final.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Charles Robert

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Thursday, September 29, 2016  
(26)

[English]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met in camera this day at 10:31 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Black, Campbell, Enverga, Greene, Massicotte, Ringuette, Smith, Tannas and Tkachuk (9).

*Other senator present:* The Honourable Senator Wallin (1).

*In attendance:* June Dewetering, Michaël Lambert-Racine and Brett Capstick, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

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

At 10:56 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

*La greffière du comité,*

Lynn Gordon

*Clerk of the Committee*

OTTAWA, Wednesday, October 5, 2016  
(27)

[English]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4:20 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Black, Campbell, Day, Enverga, Greene, Ringuette, Smith, Tannas and Tkachuk (9).

*Other senator present:* The Honourable Senator Wallin (1).

*In attendance:* Michaël Lambert-Racine and Brett Capstick, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, September 28, 2016, the committee began its study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le jeudi 29 septembre 2016  
(26)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 31, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Black, Campbell, Enverga, Greene, Massicotte, Ringuette, Smith, Tannas et Tkachuk (9).

*Autre sénatrice présente :* L'honorable sénatrice Wallin (1).

*Également présents :* June Dewetering, Michaël Lambert-Racine et Brett Capstick, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

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

À 10 h 56, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, le mercredi 5 octobre 2016  
(27)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 h 20, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Black, Campbell, Day, Enverga, Greene, Ringuette, Smith, Tannas et Tkachuk (9).

*Autre sénatrice présente :* L'honorable sénatrice Wallin (1).

*Également présents :* Michaël Lambert-Racine et Brett Capstick, 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 28 septembre 2016, le comité entreprend son étude, afin d'en faire rapport, de la création d'un corridor national au Canada pour faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

*WITNESSES:*

*The School of Public Policy, University of Calgary:*

Andrei Sulzenko, Executive Fellow;

Garret Kent Fellows, Research Associate — Energy and Environmental Policy.

The chair made a statement.

Mr. Sulzenko and Mr. Fellows made a statement and answered questions.

At 5:49 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, Thursday, October 6, 2016

(28)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:30 a.m., in room 160-S, Centre Block, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Black, Campbell, Day, Enverga, Greene, Ringuette, Smith, Tannas and Tkachuk (9).

*Other senator present:* The Honourable Senator Wallin (1).

*In attendance:* Michaël Lambert-Racine and Brett Capstick, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, September 28, 2016, the committee continued its study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

*WITNESSES:*

*Innovation, Science and Economic Development Canada:*

Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Strategic Policy Sector;

Andre Arbour, Manager, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Strategic Policy Sector.

The chair made a statement.

*TÉMOINS :*

*École de politique publique, Université de Calgary :*

Andrei Sulzenko, membre exécutif;

Garret Kent Fellows, associé de recherche — Politique énergétique et environnementale.

Le président fait une déclaration.

M. Sulzenko et M. Fellows font une déclaration, puis répondent aux questions.

À 17 h 49, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, le jeudi 6 octobre 2016

(28)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 30, dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Black, Campbell, Day, Enverga, Greene, Ringuette, Smith, Tannas et Tkachuk (9).

*Autre sénatrice présente :* L'honorable sénatrice Wallin (1).

*Également présents :* Michaël Lambert-Racine et Brett Capstick, 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 28 septembre 2016, le comité poursuit son étude, afin d'en faire rapport, de la création d'un corridor national au Canada pour faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

*TÉMOINS :*

*Innovation, Science et Développement économique Canada :*

Adam Scott, directeur, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique;

Andre Arbour, gestionnaire, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique.

Le président fait une déclaration.

Mr. Scott made a statement and, together with Mr. Arbour, answered questions.

At 11:26 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

*Le greffier suppléant du comité,*

Adam Thompson

*Acting Clerk of the Committee*

OTTAWA, Wednesday, October 19, 2016  
(29)

*[English]*

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4:16 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Black, Campbell, Day, Enverga, Lang, Massicotte, Ringuette, Smith, Tannas and Tkachuk (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Wallin (1).

*In attendance:* Michaël Lambert-Racine and Brett Capstick, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, January 27, 2016, the committee continued its study on the present state of the domestic and international financial system (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

*WITNESSES:*

*Bank of Canada:*

Stephen S. Poloz, Governor;

Carolyn Wilkins, Senior Deputy Governor.

The Chair made a statement.

Mr. Poloz made a statement and, together with Ms. Wilkins, answered questions.

At 5:57 p.m., the committee suspended.

At 6:01 p.m., the committee, pursuant to rule 12-16(1)(d), resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 6:11 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

M. Scott fait une déclaration, puis avec M. Arbour, répond aux questions.

À 11 h 26, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*Le greffier suppléant du comité,*

Adam Thompson

*Acting Clerk of the Committee*

OTTAWA, le mercredi 19 octobre 2016  
(29)

*[Traduction]*

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 h 16, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Black, Campbell, Day, Enverga, Lang, Massicotte, Ringuette, Smith, Tannas et Tkachuk (10).

*Autre sénatrice présente :* L'honorable sénatrice Wallin (1).

*Également présents :* Michaël Lambert-Racine et Brett Capstick, 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 27 janvier 2016, le comité poursuit son étude sur la situation actuelle du régime financier canadien et international (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Banque du Canada :*

Stephen S. Poloz, gouverneur;

Carolyn Wilkins, première sous-gouverneure.

Le président fait une déclaration.

M. Poloz fait une déclaration, puis avec Mme Wilkins, répond aux questions.

À 17 h 57, la séance est suspendue.

À 18 h 1, conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité étudie un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 18 h 11, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, Thursday, October 20, 2016  
(30)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Black, Campbell, Day, Enverga, Marshall, Massicotte, Ringuette, Smith, Tannas and Tkachuk (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Wallin (1).

*In attendance:* Michaël Lambert-Racine and Brett Capstick, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

*Also present:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, September 28, 2016, the committee continued its study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

*WITNESSES:*

*Transport Canada:*

Sandra LaFortune, Director General, International Relations and Trade Policy, International and Intergovernmental Relations;

Craig Hutton, Director General, Strategic Policy, Strategic Policy & Innovation.

*SvN Architects + Planners:*

John Van Nostrand, Founding Principal.

*As an individual:*

Rick Laliberte.

The chair made a statement.

Ms. LaFortune made a statement and, together with Mr. Hutton, answered questions.

At 11:34 a.m., the committee suspended.

At 11:40 a.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Van Nostrand and Mr. Laliberte each made a statement and, together answered questions.

OTTAWA, le jeudi 20 octobre 2016  
(30)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Black, Campbell, Day, Enverga, Marshall, Massicotte, Ringuette, Smith, Tannas et Tkachuk (10).

*Autre sénatrice présente :* L'honorable sénatrice Wallin (1).

*Également présents :* Michaël Lambert-Racine et Brett Capstick, 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 28 septembre 2016, le comité poursuit son étude, afin d'en faire rapport, de la création d'un corridor national au Canada pour faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

*TÉMOINS :*

*Transports Canada :*

Sandra LaFortune, directrice générale, Relations internationales et la politique de commerce, Relations internationales et intergouvernementales;

Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques, Politique stratégique et innovation.

*SvN Architects + Planners :*

John Van Nostrand, directeur fondateur.

*À titre personnel :*

Rick Laliberte.

Le président fait une déclaration.

Mme LaFortune fait une déclaration, puis avec M. Hutton, répond aux questions.

À 11 h 34, la séance est suspendue.

À 11 h 40, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

M. Van Nostrand et M. Laliberte font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

At 12:31 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

À 12 h 31, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTEST:*

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Lynn Gordon

*Clerk of the Committee*



**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, October 5, 2016

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4:20 p.m. to study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

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

[*English*]

**The Chair:** I call the meeting to order. Senators, we're in a different room today, and we'll probably be here tomorrow as well. You may want to make note of that. It seems there was a communication breakdown with room 9 and there is no television.

Welcome to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce. My name is David Tkachuk and I'm the chair of this committee. Today is our first meeting on the subject of our study on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

We are pleased to welcome the University of Calgary co-authors of a School of Public Policy research paper entitled *Planning for Infrastructure to Realize Canada's Potential: The Corridor Concept*. With us here is Mr. Andrei Sulzenko, who is a public policy consultant specializing in microeconomic innovation in trade and investment issues. Since 2005, his consulting practice has involved numerous policy-related assignments mainly for departments and agencies of the federal government. He has also worked for private sector organizations such as the Business Council of Canada and for government-sponsored, private-sector-led expert panels and advisory bodies, including the expert panels on competition policy, on private sector innovation and on defence procurement.

Also with us is Mr. Kent Fellows, Research Associate, Energy and Environmental Policy. Mr. Fellows is a research associate at the School of Public Policy, University of Calgary. Kent recently completed his PhD in economics at the University of Calgary, where his research focused on regulatory economics and bilateral negotiations, with a special focus on the Canadian pipeline industry. He has previously worked as a research assistant for the University of Alberta's School of Public Health and as an intern at the National Energy Board.

Welcome, gentlemen. Thank you for being with us today. We are pleased to kick off our hearings on this study with you both. Please proceed with your opening remarks, after which we'll go to a question and answer period.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 5 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 h 20, pour étudier et produire un rapport sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

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

[*Traduction*]

**Le président :** La séance est ouverte. Mesdames et messieurs, nous sommes dans une pièce différente aujourd'hui, et nous serons probablement ici demain aussi. Veuillez en prendre note. Il semble y avoir un problème de communication dans la pièce 9, et il n'y a pas de télévision.

Bienvenue au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce. Je suis David Tkachuk et je suis le président du comité. Aujourd'hui, nous tenons notre première séance sur notre étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Nous sommes ravis d'accueillir les coauteurs d'un document de politique publique de l'Université de Calgary intitulé *Planifier l'infrastructure pour réaliser le potentiel du Canada : le concept de corridor*. Nous accueillons M. Andrei Sulzenko, un conseiller en politiques publiques spécialisé dans l'innovation microéconomique liée au commerce et à l'investissement. Depuis 2005, son cabinet de consultation a travaillé à de nombreux dossiers de politiques, principalement pour des ministères et des agences du gouvernement fédéral. Il a aussi travaillé pour des organisations du secteur privé comme le Conseil canadien des affaires, ainsi que pour des groupes d'experts et des organismes consultatifs parrainés par le gouvernement et menés par le secteur privé, notamment les groupes d'experts sur les politiques en matière de concurrence, sur l'innovation dans le secteur privé et sur l'approvisionnement en matière de défense.

Nous avons aussi M. Kent Fellows, associé de recherche, Politique énergétique et environnementale, à l'École de politique publique de l'Université de Calgary. Kent a récemment terminé son doctorat en économie à l'Université de Calgary. Sa recherche portait sur l'économie de la réglementation et sur les négociations bilatérales et se concentrait particulièrement sur l'industrie canadienne des pipelines. Il a précédemment travaillé comme assistant de recherche pour l'École de santé publique de l'Université de l'Alberta ainsi que comme stagiaire à l'Office national de l'énergie.

Bienvenue, messieurs. Merci d'être là aujourd'hui. Nous sommes ravis d'amorcer nos audiences sur cette étude avec vous. Veuillez nous présenter votre exposé, après quoi nous passerons aux questions et réponses.

**Andrei Sulzenko, Executive Fellow, The School of Public Policy, University of Calgary:** Thank you Mr. Chairman and honourable senators. We appreciate being invited here today to appear before your committee on what we consider a very important issue.

As you mentioned, we're the authors of the report recently published by the School of Public Policy at the University of Calgary and by our principal research partner for this project, CIRANO, which is a research group based in Montreal. We brought printed copies of the report for members of the committee.

First, on a bit of background, the School of Public Policy was founded in 2009 under the leadership of Dr. Jack Mintz, and its principal purpose was to bridge the gap between academia, business and government. The school believes that to get public policy right in Canada, it must be informed by practical and relevant research. That mission has enabled the school to become the most influential and cited policy school in Canada.

Under the new leadership of Professor P.G. Forest, our goal continues to be to promote relevant, applied, peer-reviewed research to inform good public policy, including that related to longer-term planning for Canada's infrastructure and transportation needs.

Although Dr. Fellows and I are the authors of the report, subject to the usual disclaimer about specific opinions contained therein, we want to emphasize that the School of Public Policy and CIRANO consider a follow-up research program on the issues identified in the report to be a high priority. We are therefore here today representing the consensus view of the school and CIRANO in that regard. Dr. Fellows is leading that effort and will describe where we are in our planning process.

First, though, I will give the committee a brief synopsis of why we are excited about the potential of the corridor concept and why we believe it is in Canada's national interest to engage in a research program to pursue the key issues identified in our initial report.

Recent developments in federal infrastructure approvals have shed light on the challenges that Canada faces in finding the balance among competing economic, social and environmental objectives with respect to the development of our natural resources.

Much attention has been paid to oil and gas, but we also face foregone opportunities with respect to mining, forestry and agriculture in terms of our access to tidewater for exports to overseas markets.

**Andrei Sulzenko, membre exécutif, École de politique publique, Université de Calgary :** Merci, monsieur le président, honorables sénateurs. Nous vous savons gré de nous avoir invités aujourd'hui pour comparaître devant le comité pour vous parler d'une question que nous estimons très importante.

Comme vous l'avez mentionné, nous sommes les auteurs du rapport récemment publié par l'École de politique publique de l'Université de Calgary de concert avec notre partenaire de recherche, CIRANO, un groupe de recherche établi à Montréal. Nous en avons des versions papier pour les membres du comité.

Je vais d'abord vous donner des renseignements généraux. L'École de politique publique a été fondée en 2009 sous la direction de M. Jack Mintz, principalement pour faire le pont entre les chercheurs universitaires, le monde des affaires et le gouvernement. L'école estime que la politique publique doit être fondée sur des recherches pratiques et pertinentes pour donner de bons résultats. Vu cette mission, notre institution est devenue l'une des écoles de politique les plus influentes et les plus souvent citées au Canada.

Maintenant sous la direction de M. P.G. Forest, l'école continue d'avoir pour objectif de promouvoir les recherches appliquées, pertinentes et évaluées par les pairs de manière à éclairer la politique publique, notamment en ce qui concerne la planification à long terme des besoins en matière d'infrastructure et de transport du Canada.

Même si M. Fellows et moi sommes les auteurs du rapport et que la mise en garde habituelle concernant l'expression d'opinions précises s'applique, nous aimerions insister sur le fait que l'École de politique publique et CIRANO estiment qu'il est très important de mener un programme de recherche pour faire un suivi des questions soulevées dans le rapport. Nous sommes ici aujourd'hui pour présenter l'opinion générale de l'école et de CIRANO à ce sujet. M. Fellows dirige les efforts qui sont déployés et décrira où nous en sommes dans le cadre de notre processus de planification.

Cependant, je vais commencer par expliquer brièvement au comité les raisons pour lesquelles nous sommes emballés par le concept de corridor et nous pensons qu'il est dans l'intérêt national du Canada de participer à un programme de recherche pour donner suite aux questions clés mentionnées dans notre rapport initial.

Les changements récents touchant l'approbation des infrastructures par le gouvernement fédéral ont mis en lumière les difficultés auxquelles le Canada fait face lorsqu'il s'agit de trouver un juste équilibre entre des objectifs économiques, sociaux et environnementaux divergents dans le contexte de l'exploitation de nos ressources naturelles.

Nous avons accordé beaucoup d'attention aux secteurs pétrolier et gazier, mais nous risquons aussi de perdre des occasions d'agir dans les secteurs de l'exploitation minière, des forêts et de l'agriculture en raison de l'accès aux voies maritimes permettant l'exportation vers les marchés outre-mer.

We believe the corridor concept is a potentially viable solution to that problem by providing a multi-modal transportation right-of-way through Canada's North and Near North, with access to port facilities on all three coasts, including Hudson Bay.

The main advantage of a corridor right-of-way over multiple single-issue projects is that it facilitates a long-term, integrated approach to the approval, construction and operation of major infrastructure. We believe that paradoxically such a comprehensive approach may be more viable than a series of incremental steps because it provides greater room for accommodation of diverse interests.

In that regard, it is clearly the role of governments to develop the policy framework for the corridor right-of-way in collaboration with interested stakeholders. As it is a pan-Canadian initiative, it is incumbent on the federal government to take a leadership role in developing a consensus between private, public and indigenous participants. Through this approach, the corridor concept should provide a climate for greater certainty with respect to the planning for and governance of future transportation infrastructure.

In addition to significantly enhancing Canada's export potential, a northern corridor would have many other potential benefits. I will highlight six that we outline in our report.

One, promoting jobs and growth, and through a multi-billion-dollar investment that over the long term will enhance regional economic development and inter-regional commerce. This growth will also occur through improved access to some of the largest and fastest-growing markets and will add an important element of market diversification for Canada.

Two, creating the opportunity for indigenous Canadians to experience the benefits of investment and economic diversification. Consultation with and tangible benefits for indigenous people must be a key component of this initiative.

Three, enhancing the quality of life for all northerners through new development opportunities, including tourism, lowering the cost of living, providing reliable, lower-polluting electricity generation, and improving connectivity and other social amenities.

Four, enhancing the quality of life for Canadians living in urban centres by allowing for the subsequent repurposing of existing freight traffic rights-of-way for urban and ex-urban transit or other public-good purposes.

Five, minimizing the environmental impact of transportation infrastructure within a contained footprint and mitigating risks through efficient monitoring and surveillance.

Nous croyons que le concept de corridor offre une solution potentiellement viable au problème en créant un droit de passage multimodal à travers le Nord et le Moyen Nord du Canada qui donne un accès à des installations portuaires sur les trois côtes, y compris la baie d'Hudson.

La création d'un droit de passage sur un même corridor pour différents projets ponctuels a pour principal avantage de faciliter une approche intégrée à long terme pour l'approbation, la construction et l'exploitation d'infrastructures majeures. Nous croyons, paradoxalement, qu'une telle approche globale est plus viable qu'une série d'étapes multiples, car elle peut répondre aux besoins d'intérêts divers.

Dans ce contexte, il revient clairement aux gouvernements d'établir un cadre stratégique pour la création d'un droit de passage sur un corridor en collaboration avec les intervenants intéressés. Puisqu'il s'agit d'une initiative pancanadienne, le gouvernement fédéral se doit de jouer un rôle de leadership pour en arriver à un consensus entre les participants des secteurs privé et public et des Premières Nations. Le concept de corridor devrait créer un climat offrant une plus grande certitude pour ce qui est de la planification et de la gouvernance des infrastructures de transport futures.

En plus d'accroître considérablement les possibilités d'exportation du Canada, un corridor nord-canadien aurait de nombreux avantages. Je vais vous en donner six que nous avons soulignés dans notre rapport.

Premièrement, il favoriserait la création d'emplois et la croissance puisque des milliards de dollars seraient investis à long terme, ce qui favorisera le développement économique régional et le commerce entre les régions. L'accès accru à des marchés importants et connaissant une forte croissance favorisera aussi la croissance économique et permettra de diversifier les marchés, ce qui constituera un élément important pour le Canada.

Deuxièmement, il créerait des occasions pour les Canadiens autochtones de profiter des avantages que procurent les investissements et la diversification économique. Les collectivités autochtones doivent être consultées et obtenir des avantages tangibles; ce sont là des éléments clés de l'initiative.

Troisièmement, il améliorerait la qualité de vie de tous les habitants du Nord en leur offrant de nouveaux débouchés, comme le tourisme; en réduisant le coût de la vie; en assurant une source fiable d'électricité peu polluante et en améliorant la connectivité et d'autres services.

Quatrièmement, il améliorerait la qualité de vie des Canadiens vivant dans les centres urbains en permettant la réhabilitation subséquente des droits de passage existants pour le trafic du fret aux fins de transport urbain et ex-urbain ou à d'autres fins dans l'intérêt public.

Cinquièmement, il minimiserait les répercussions environnementales des infrastructures de transport en limitant l'empreinte et atténuerait les risques en assurant une surveillance efficace.

And lastly, six, supporting Canada's Arctic sovereignty objectives in what we consider the likely forthcoming period of contested interests.

Mr. Chairman, Dr. Fellows will now outline the research needed to give decision makers the evidence base for their policy deliberations.

**Garret Kent Fellows, Research Associate, Energy and Environmental Policy, The School of Public Policy, University of Calgary:** Thank you, Andrei. Mr. Chairman, honourable senators, I would like to extend my thanks as well for the invitation to present to this committee. This type of engagement is exactly why we at the School of Public Policy undertake to conduct and disseminate our research.

Research into the concept of a Canadian northern corridor forms the cornerstone of the National Infrastructure and Market Access research program managed by the School of Public Policy. Outlined in our existing report is a range of issues that require detailed evaluation to determine the viability and desirability of a Canadian northern corridor. Our current research plan calls for a three-year academically led process led jointly by the School of Public Policy and our partner institute, CIRANO. The output of this process will be a series of peer-reviewed studies on the various policy dimensions of the corridor concept as applied to Canada.

Our research approach for this kind of research also calls for outreach activities such as moderated round table discussions. These are periodically held in order to collect a diverse set of opinions and expert advice as well as discuss ongoing research. This type of dialogue is important for the quality and efficacy of our research.

Phase one of the research program will focus on critical topics within three core pillars of the Canadian corridor concept.

The first pillar, physical dimensions, encompasses such issues as the geographic routing of the corridor, an estimation of the construction costs for various transportation modes, and an examination of the engineering challenges that will be specific to Canada's North.

The second pillar, financing dimensions, encompasses such issues as an investment analysis to identify the economic costs and benefits and the opportunities for infrastructure to facilitate further economic and social development, as well as an examination of financing options for transportation modes both with and without explicit revenue streams associated.

The third pillar, land ownership issues, encompasses such issues as establishing ownership and prior informed consent for communities along the planned right-of-way, and a plan for the

Enfin, sixièmement, il contribuerait aux objectifs de souveraineté du Canada dans l'Arctique lorsque d'autres intérêts chercheront vraisemblablement à faire valoir leurs droits.

Monsieur le président, mon collègue, M. Fellows, va maintenant vous parler des recherches requises pour donner aux décideurs les informations probantes dont ils ont besoin.

**Garret Kent Fellows, associé de recherche, Politique énergétique et environnementale, École de politique publique, Université de Calgary :** Merci, Andrei. Monsieur le président, honorables sénateurs, j'aimerais vous remercier aussi de nous avoir invités à témoigner devant le comité. C'est exactement pour faciliter ce genre de dialogue que l'École de politique publique effectue des recherches et en dissémine les résultats.

La recherche sur le concept d'un corridor nord-canadien est au cœur du programme de recherche sur les infrastructures nationales et l'accès aux marchés administré par l'École de politique publique. Notre rapport présente diverses questions qu'il faut étudier soigneusement pour déterminer la viabilité et l'intérêt d'un corridor nord-canadien. Selon notre plan actuel de recherche, le projet durerait trois ans et serait mené par des chercheurs universitaires sous la direction de l'École de politique publique et de CIRANO, notre partenaire. Le projet consisterait en une série d'études évaluées par les pairs qui porteraient sur les différentes dimensions stratégiques du concept de corridor dans le contexte canadien.

Notre approche pour ce genre de recherches englobe des activités de liaison, par exemple des tables rondes dirigées qui sont tenues périodiquement afin de recueillir différentes opinions et les conseils de spécialistes, ainsi que de discuter des recherches en cours. Ce genre de dialogue contribue à la qualité et à l'efficacité de nos recherches.

La première phase du programme de recherche mettra l'accent sur des questions très importantes reliées aux trois principaux piliers du concept de corridor canadien.

Le premier pilier, celui des dimensions physiques, englobe des questions comme le tracé géographique du corridor, une évaluation des coûts de construction pour les différents modes de transport et un examen des difficultés techniques propres au Nord canadien.

Le deuxième pilier, celui des dimensions financières, regroupe des éléments comme une analyse des investissements servant à recenser les coûts économiques ainsi que les avantages et possibilités potentiels des infrastructures sur le plan du développement économique et social, et un examen des options de financement pour les modes de transport, avec ou sans source de revenus explicites.

Le troisième pilier, celui de la propriété foncière, concerne entre autres l'établissement du droit de propriété et l'obtention d'un consentement préalable et éclairé des collectivités le long du droit

formation of a corridor governance structure institutionalizing collaborative decision making among governments, indigenous communities and the private sector.

Additional research studies that are informed by the output of phase one will follow in later phases and add focus on the socio-economic and environmental impacts, as well as additional detail on the three phase-one pillars.

While the research will be directed and led by the School of Public Policy and CIRANO, the program will draw on expertise of academics and professionals from across Canada.

The School of Public Policy estimates the cost to pursue phase one of this research agenda is \$800,000. It is the school's intention to secure these funds from various parties, including the public sector as well as the private sector and non-governmental sources. At present, the most critical obstacle in further pursuing this research is the lack of committed funding.

Thank you for your attention. This concludes Mr. Sulzenko's and my prepared statement. We look forward to your questions.

**Senator Black:** Gentlemen, thank you very much for being here. We very much appreciate your taking the lead hand in kicking this off. This is important. I have a myriad of questions, but the chair is not going to allow me to ask them all, so I want to focus in on this initially.

You indicated, Dr. Fellows, the three pillars, you called them, of research, so the issues will fall out of that, and that sounded comprehensive. What do you believe are the key issues for the Government of Canada?

**Mr. Fellows:** I think the governance structure, obviously, just being a government role. We tend to think about infrastructure projects as very physical projects, shovels in the ground, actually constructing the infrastructure. With something like the northern corridor concept or the corridor concept in general, the governance structure is a critical component because you have many diverse geographical regions and many diverse individual interests. To govern it properly, I think it's incumbent on the federal government to take a leadership role in coordinating those interests, but not trying to direct those interests.

**Mr. Sulzenko:** One thing I would add to Dr. Fellows' remarks is that, sitting where we are today, without, of course, having done the follow-on research, I find it difficult to imagine how a project like this, even in its planning stages, could go ahead without significant leadership from the federal government.

de passage, ainsi qu'un plan pour la création d'une structure de gouvernance du corridor qui institutionnalise la prise de décisions en collaboration parmi les gouvernements, les communautés autochtones et le secteur privé.

D'autres études fondées sur les résultats obtenus à la phase un seront menées dans le cadre des phases subséquentes. Elles porteront sur les répercussions socioéconomiques et environnementales et sur d'autres détails liés aux trois piliers de la phase un.

Même si les recherches seront dirigées par l'École de la politique publique et CIRANO, le programme fera appel à l'expertise de chercheurs universitaires et de professionnels de toutes les régions du Canada.

L'École de politique publique évalue les coûts de la phase un du programme de recherche à 800 000 \$. Elle a l'intention de solliciter ces fonds de différentes parties, y compris le secteur public, le secteur privé et des sources non gouvernementales. Le principal obstacle à la poursuite des recherches sur la question est actuellement l'absence de fonds.

Je vous remercie de votre attention. Voilà qui termine l'exposé que M. Sulzenko et moi avons préparé. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

**Le sénateur Black :** Messieurs, merci beaucoup de votre présence. Nous vous savons gré d'avoir pris les devants pour lancer la discussion. C'est important. J'ai une multitude de questions, mais le président ne me permettra pas de toutes les poser, alors je vais commencer par me concentrer sur ceci.

Monsieur Fellows, vous avez parlé des trois piliers de la recherche, et les enjeux vont en découler, ce qui semble compréhensible. Quels sont d'après vous les principaux enjeux pour le gouvernement du Canada?

**M. Fellows :** Je pense que la structure de gouvernance relève manifestement du rôle du gouvernement. Nous avons tendance à voir les projets d'infrastructure comme quelque chose de très concret — les pelletées de terre, la construction de l'infrastructure comme telle. Avec quelque chose comme le concept de corridor nordique, ou le concept de corridor en général, la structure de gouvernance est un élément crucial en raison de la grande diversité de régions géographiques et d'intérêts individuels. Pour en assurer la bonne gouvernance, je pense qu'il incombe au gouvernement fédéral d'assumer le rôle prépondérant de coordination des intérêts sans pour autant chercher à orienter ces intérêts.

**M. Sulzenko :** J'ajouterais à ce que dit M. Fellows que, compte tenu de notre position actuelle, sans avoir mené la recherche de suivi, il est difficile d'imaginer la façon dont un projet comme celui-là, même aux étapes de planification, pourrait aller de l'avant sans que le gouvernement fédéral fasse preuve d'un leadership considérable.

This is a pan-Canadian project. This fits within the trade and commerce power of the Government of Canada. I would be hard pressed to imagine how much progress could be made without the active participation of the government. I would be maybe one step beyond where my colleague is on that.

To put it differently, if the federal government were not interested, then I don't see how this could possibly go ahead.

**Senator Black:** We're here today, so we should take this as some interest.

You made a very interesting statement, that we're very aware of the lost economic advantages to Canada because of the inability to get oil, principally, to tidewater. You alluded that you believe, if I understood you correctly, that there is also an economic loss being suffered by Canada for the same reason in forestry and agriculture, and maybe potash, I don't know.

Do you have data to support that?

**Mr. Sulzenko:** I'll turn to my colleague for the question, because I think in the time available in developing a concept paper, which this is, we had pretty good data on oil and gas because it's been so topical, for obvious reasons.

I think more research would be required for the other commodity sectors, but I'll turn it to Kent on that because he has delved more into that.

**Mr. Fellows:** With respect to different commodities, oil and gas is easy to point to because it's very easy to get hard data on hard constraints. If you look at the reports annually, the National Energy Board does a report that's their transportation system assessment, and they will tell you exactly what the nominated volumes are. These are the volumes of oil that individual shippers want to ship on the pipeline. They will tell you exactly what those nominated volumes are, and they will tell you the actual volumes, and you can see the difference there. So they have to ration that pipeline capacity both for oil and natural gas.

With other commodities, for example, forestry or agriculture, the constraints tend to be a little bit softer because they're using more flexible modes. If we look at rail, it's hard to have a finite constraint on the rail system because you have a combination of the fixed stock in terms of the rail line and the rolling stock.

Is there data on that? We have not done an in-depth investigation on that yet.

**Senator Black:** Intuitively, you believe that.

**Mr. Fellows:** Intuitively. I think beyond that, even if there aren't hard constraints, there is a case to be made that congestion on the current system tends to disadvantage all shippers, because you're losing money in how long it takes to transport from

C'est un projet pancanadien qui s'inscrit dans le pouvoir commercial du gouvernement du Canada. Je peux difficilement imaginer qu'il est possible de faire des progrès sans la participation active du gouvernement. J'irais un peu plus loin que mon collègue à ce sujet.

Autrement dit, si le gouvernement fédéral n'est pas intéressé, je ne vois pas comment cela pourrait se concrétiser.

**Le sénateur Black :** Nous sommes ici aujourd'hui, alors cela devrait nous dire qu'il y a de l'intérêt.

Vous avez déclaré quelque chose de très intéressant, et c'est que nous sommes très au fait des avantages économiques que le Canada perd parce qu'il n'est pas possible d'amener le pétrole, en particulier, jusqu'aux voies maritimes. Vous avez dit croire, si je vous ai bien compris, que le Canada subit aussi une perte économique pour la même raison du côté de l'exploitation forestière, de l'agriculture et, peut-être, de la potasse — je ne le sais pas.

Avez-vous des données à l'appui de ce que vous dites?

**M. Sulzenko :** Je vais demander à mon collègue de vous répondre, parce que je pense qu'avec le temps que nous avons pour préparer un document conceptuel, le présent document, nous avons accumulé d'excellentes données sur le pétrole et le gaz, un sujet très pertinent pour des raisons évidentes.

Je pense qu'il faudrait plus de recherche pour les autres secteurs de production, mais je vais laisser Ken en parler parce qu'il a davantage étudié cela.

**M. Fellows :** Par rapport aux divers produits, il est facile de cibler le pétrole et le gaz, car il est très facile d'obtenir des données concrètes sur des contraintes fermes. Si vous regardez les rapports chaque année, vous verrez que l'Office national de l'énergie produit un rapport qui fait état de son évaluation du système de transport et dans lequel on trouve exactement les volumes désignés. Il s'agit des volumes de pétrole que les expéditeurs individuels veulent expédier par pipeline. Ils vont vous dire exactement quels sont ces volumes désignés, et ils vont vous dire les volumes réels. Vous verrez la différence entre les deux. Ils doivent donc limiter la capacité des pipelines aussi bien pour le pétrole que pour le gaz naturel.

Avec les autres produits, par exemple ceux de l'exploitation forestière, ou de l'agriculture, les contraintes ont tendance à être un peu plus souples parce que les modes d'expédition sont plus flexibles. Pour le transport ferroviaire, il est difficile d'avoir une contrainte ferme, car vous avez une combinaison de matériel fixe et de matériel roulant.

Existe-t-il des données relatives à cela? Nous n'avons pas encore réalisé d'étude approfondie à ce sujet.

**Le sénateur Black :** Vous y croyez, intuitivement.

**M. Fellows :** Intuitivement. Je pense qu'au-delà de cela, même en l'absence de contraintes fermes, il y a lieu de croire que la congestion du système actuel a tendance à désavantager tous les expéditeurs, parce que vous perdez de l'argent à cause du temps

whatever the source region is to a coastal port or to an export partner, so the more congested that system is, the higher those costs.

**The Chair:** Before I go on to the other questions, if you could just go through the rationale, which you do so well in your paper, but for the purposes of people watching it would be good if you could give us a short summary of that, and then we'll get onto the questions, if you don't mind.

**Mr. Sulzenko:** Excuse me, Mr. Chairman, the rationale for the project as a whole?

**The Chair:** Yes.

**Mr. Sulzenko:** I'll make an attempt at that.

**The Chair:** I know you will.

**Mr. Sulzenko:** What prompted us to initiate the study in the first place was what we just discussed, which was that Canadian exports were suffering from lack of access to tidewater to third markets coupled with growing concerns about access to the U.S. market, which is our traditional market for most products.

So we believe this whole notion of export diversification is one we should pursue as a country. That's where the growth is, but we do have some serious constraints, and it will vary, of course, by mode and by product. But we believe that's where the growth is over time, and there are huge foregone opportunities.

Now we have to measure those more carefully, but we believe they're substantial, and if Canada is engaging in trade agreements, such as the one with Europe and then the Trans-Pacific Partnership, there's no point in having trade agreements unless you can take advantage of them. One of the areas where we still have a very good comparative advantage internationally is in resource products. We always probably will.

So that was the initial reason and the rationale for looking at this holistic idea rather than analyzing a whole series of individual projects.

The other reason we believe that this is a good idea worth pursuing is that there are many other ancillary benefits, other than enhancing trade diversification. They relate largely to the economic opportunities that would open up in the North and the Near North in terms of access to new mines, access to forest reserves, and even to opening up agriculture possibilities further north, especially if we're undergoing global warming.

But those opportunities will be missed unless there is a transportation infrastructure that is more robust than what we have now. So these other opportunities may actually eclipse some of the short-term benefits over time of the access to markets that we're looking at for the commodities sector.

qu'il faut pour le transport entre la région d'origine, quelle qu'elle soit, et un port côtier ou un partenaire d'exportation. Plus le système est congestionné, plus les coûts sont élevés.

**Le président :** Avant que je passe aux autres questions, j'aimerais que vous nous fassiez part de la justification, qui est si bien présentée dans votre document, pour les gens qui nous regardent. Il serait bon que vous nous fassiez un résumé rapide de cela, puis nous allons poursuivre avec les questions, si vous le voulez bien.

**M. Sulzenko :** Excusez-moi, monsieur le président. Vous voulez la justification du projet dans l'ensemble?

**Le président :** Oui.

**M. Sulzenko :** Je vais essayer.

**Le président :** Je compte sur vous.

**M. Sulzenko :** Ce qui nous a poussés initialement à entreprendre l'étude, c'est ce que nous venons de dire. Les exportations canadiennes souffraient du manque d'accès aux voies maritimes et, de là, à des marchés tiers, et cela se conjugait aux préoccupations croissantes relatives à l'accès au marché américain, le marché traditionnel de la plupart de nos produits.

Nous croyons donc que nous devons, comme pays, aspirer généralement à la diversification des exportations. C'est là où la croissance est possible, mais nous avons de sérieuses contraintes qui varient, bien entendu, en fonction du mode de transport et du produit. Cependant, nous croyons que c'est là qu'au fil du temps la croissance se fera, et que nous avons raté d'énormes occasions.

Nous devons mesurer cela plus soigneusement, mais nous croyons que c'est considérable. Il est inutile de conclure des accords commerciaux comme celui que le Canada va conclure avec l'Europe et le Partenariat transpacifique s'il n'est pas possible d'en tirer profit. L'un des domaines où nous avons toujours un bon avantage comparatif à l'échelle internationale est celui des ressources. Ce sera probablement toujours le cas.

C'est donc ce qui nous a poussés initialement à envisager ce concept global plutôt que d'analyser une série de projets individuels.

L'autre raison pour laquelle nous croyons que c'est une bonne idée à explorer, c'est que de nombreux autres avantages complémentaires viennent s'ajouter à l'amélioration de la diversification du commerce. Ces avantages sont liés dans une grande mesure aux possibilités économiques qui se présenteraient dans le Nord et le Nord proche concernant l'accès à de nouvelles mines, l'accès à des réserves forestières et, même, l'exploitation agricole plus au nord, en particulier dans le contexte du réchauffement climatique.

Ce seront des occasions ratées sans une infrastructure de transport plus robuste que celle que nous avons maintenant. Les autres occasions pourraient en fait éclipser au fil du temps certains des avantages à court terme de l'accès aux marchés que nous envisageons pour le secteur des marchandises.

On top of that, we were quite excited about the notion that this could improve the quality of life for northerners, particularly indigenous people who are largely residing in the North. So if a big government objective is reconciliation with our indigenous people, this would be a marvellous way of actually providing some opportunity for them not only as potential investors but also as recipients of job opportunities and other developments where they live.

So I guess as we went into this we saw that the potential benefits went far beyond the original rationale, which I should say, being based in Calgary, was one of the big issues for the business community in Calgary. It is no accident that the school took this on for that reason. But as we've said, we see a lot more potential, and so that's why we're excited about it.

**Senator Campbell:** Thank you very much for coming today. I'm like Senator Black. I have so many questions, but I'll just start with this. We finished a study on interprovincial trade barriers, and it would seem to me that the starting point on this whole thing is removing those barriers. Without those barriers removed, I have a difficult time seeing this whole thing come to fruition.

I'd like your thoughts on that.

**Mr. Fellows:** I can speak to that. I'm vaguely familiar with that study. I think one of my colleagues at the University of Calgary, Trevor Tombe, presented at that.

I think you sort of have two sides on this same argument. Much of what was being discussed there had to do with institutional barriers, so I remember there was the infographic that went out talking about different rules for configurations of trucking across provinces. So those are obviously very important. But I think the flip side is that even when the institutional side is taken care of, if the infrastructure is not there in terms of transportation infrastructure, you can't capitalize on the harmonization of interprovincial rules.

With that example, where there were configurations of vehicles that could only travel at night in some provinces and during the day in others, which just came to the top of my head because it's one of the ones I remember, if the road isn't there, it doesn't matter how the truck configurations are set up.

So I think infrastructure is certainly a very big part of that, and I go back to the earlier question. The governance structure there is critically important as well, and that could be looked at in a more holistic fashion where we're looking at both of those aspects simultaneously to get the most gains.

**Mr. Sulzenko:** I read your report with great interest, in part because I was the federal government's chief negotiator for the original agreement.

En plus de cela, nous avons été très emballés à la perspective de l'amélioration que cela pourrait apporter à la qualité de vie des habitants du Nord, en particulier les Autochtones qui sont principalement dans le Nord. Donc, si le gouvernement a entre autres objectifs la réconciliation avec nos peuples autochtones, ce serait une façon magnifique de leur offrir de véritables occasions, non seulement parce qu'ils pourraient être d'éventuels investisseurs, mais aussi parce qu'ils pourraient profiter de la création d'emplois et d'autres améliorations là où ils vivent.

Je dirais que quand nous nous sommes lancés dans cela, nous avons vu que les avantages potentiels dépassaient nettement la justification initiale qui était, je dirais — parce que nous sommes à Calgary —, l'une des grandes préoccupations du milieu des affaires à Calgary. Ce n'est pas par accident que l'école s'est lancée dans cela. Mais comme nous l'avons dit, nous y voyons beaucoup plus de possibilités, et c'est la raison pour laquelle cela nous emballe.

**Le sénateur Campbell :** Je vous remercie beaucoup d'être venus aujourd'hui. Je suis comme le sénateur Black. J'ai beaucoup de questions, mais je vais commencer par ceci. Nous avons terminé une étude sur les barrières au commerce interprovincial, et il me semble que le point de départ de tout cela est d'éliminer ces barrières. Si ces barrières ne sont pas éliminées, j'ai peine à voir comment tout cela pourrait se réaliser.

J'aimerais savoir ce que vous en pensez.

**M. Fellows :** Je peux en parler. Je suis un peu au courant de cette étude. Je pense qu'un de mes collègues de l'Université de Calgary, Trevor Tombe, a fait un exposé pour cela.

Je crois que vous avez deux côtés à ce même argument. On a surtout parlé des barrières institutionnelles. Je me souviens de l'infographie qui traitait des diverses règles relatives aux configurations du transport par camion d'une province à l'autre. C'est donc manifestement très important. Je pense cependant que l'autre côté de cela, c'est que même si on s'occupe du côté institutionnel, si l'infrastructure de transport n'y est pas, vous ne pouvez tirer parti de l'harmonisation des règles interprovinciales.

Un exemple me vient à l'esprit, car c'est le seul dont je me souviens, et c'est celui des configurations selon lesquelles des véhicules ne pouvaient circuler que la nuit dans certaines provinces, et que le jour dans d'autres. Si la route n'est pas là, les configurations importent peu.

Je pense donc que l'infrastructure est une partie très importante de cela, et je reviens à la question précédente. La structure de gouvernance est cruciale aussi, et cela pourrait être examiné d'une façon plus globale. On pourrait se pencher sur ces deux aspects en même temps pour en tirer le maximum de gains.

**M. Sulzenko :** J'ai lu votre rapport avec grand intérêt, notamment parce que j'étais le négociateur en chef du gouvernement fédéral pour l'accord initial.



**Senator Campbell:** Do you want to come back? We have an opening.

**Mr. Sulzenko:** It wasn't one of my best moments, I may say.

But having said that, I would supplement Kent's response with the fact that if you assume this project would go ahead, it would require federal leadership; that is my underlying assumption. Federal leadership also means legislation to set the framework for this, obviously in consultation with provincial and territorial governments and other interested parties. Then the issue that's just been raised can be dealt with carefully in that legislative process to set up a regime whereby some of these barriers issues will not be allowed to form.

I also believe there are potentially big opportunities in terms of, for example, the electric grid. One of the biggest barriers we have in this country still is the fact that provinces do not agree on how they're going to treat the grid beyond their provincial borders. This certainly would raise that issue once more and would be, I think, of potential benefit to the whole country.

**Senator Wallin:** Thanks for being here. Good to see you.

Just to follow up on that question, here in your own document, under "Public policy and governance dimensions," you've raised a couple of questions which, of course, I know you want to answer over the long haul, but I'm assuming you have a hunch, so I'm just going to ask you about a couple of them. You've just touched on legislative and regulatory base. Is it adequate to even start having this discussion?

The one that interested me a little bit more is whether there is an environment to provide adequate incentive for private sector investors. What's your hunch on that?

Then I have a separate question.

**Mr. Sulzenko:** Do you want me to do the legislative base, and you do the environment?

**Mr. Fellows:** Sure.

**Mr. Sulzenko:** With respect to the legislative base, one of the problems we have generally as a country is that to do anything requires agreement between levels of government. That's a fact of life in this country, and we have precedence, though, in the past whereby federal legislation is then used as an umbrella under which provincial and territorial governments pass their own legislation which is compatible with that.

In my mind, certainly, and I speak only for myself at this point, the legislative base for something this big, if we're talking about a \$100 billion expenditure over multiple years — something this

**Le sénateur Campbell :** Voulez-vous revenir? Nous avons un poste vacant.

**M. Sulzenko :** Ce n'était pas l'un de mes meilleurs moments, pour le dire ainsi.

Cela étant dit, j'aimerais ajouter à la réponse de Kent que, si vous présumez que ce projet ira de l'avant, le gouvernement fédéral devra en assumer la direction. C'est mon point de départ. Cela signifie également d'adopter des mesures législatives pour en établir le cadre en consultant évidemment les gouvernements provinciaux et territoriaux et les autres intervenants. Ensuite, nous pouvons traiter soigneusement de la question qui vient d'être soulevée dans le cadre de ce processus législatif en vue d'établir un régime qui ne permettrait pas à de telles barrières de voir le jour.

Je crois également qu'il y a de grandes possibilités en ce qui concerne notamment le réseau électrique. L'une des principales barrières toujours en place au pays, c'est que les provinces ne s'entendent pas sur la manière de traiter le réseau électrique à l'extérieur de leurs frontières. Ce processus permettrait de soulever encore cette question, et je crois que cela pourrait profiter à l'ensemble du pays.

**La sénatrice Wallin :** Merci de votre présence au comité. C'est un plaisir de vous voir.

J'aimerais poursuivre dans la même veine. Dans votre propre document, au chapitre sur les « questions de politique publique et de gouvernance », vous posez certaines questions auxquelles je sais évidemment que vous aimeriez trouver des réponses à long terme, mais je présume que vous en avez une idée. Je vais donc vous en poser quelques-unes. Vous venez de parler de l'assise législative et réglementaire. La situation est-elle propice pour nous lancer dans de telles discussions?

La question qui m'intéresse un peu plus vise à déterminer si le contexte actuel offre des conditions propices aux investisseurs du secteur privé. Quelle est votre impression à cet égard?

J'aimerais ensuite poser une autre question.

**M. Sulzenko :** Êtes-vous d'accord pour que je réponde à la question sur l'assise législative et que vous répondiez à celle sur le contexte actuel?

**M. Fellows :** D'accord.

**M. Sulzenko :** En ce qui a trait à l'assise législative, l'un des problèmes que nous avons généralement au pays, c'est que nous devons obtenir l'accord de divers ordres de gouvernement pour faire quelque chose. C'est la réalité canadienne, mais il y a déjà eu des précédents par le passé, c'est-à-dire qu'une loi fédérale sert de loi-cadre dont s'inspirent les gouvernements provinciaux et territoriaux pour adopter leurs propres mesures législatives conformément à cette première loi.

Je parle seulement en mon nom personnel, mais je crois qu'il serait certainement nécessaire de mettre en place une nouvelle assise législative qui faciliterait la prise d'un grand nombre de

significant — you would want to anchor in a new legislative base that would smooth the way for a lot of the decision making and, of course, the governance structure that goes with it.

**Mr. Fellows:** Speaking to the scope of investment and the financing side, when we talk about multi-modal transportation networks, there are some modes I alluded to that have explicit revenue streams. I'm thinking here of a pipeline or a rail line because those are based on shipping for a third party for which you put the infrastructure in place, and then you charge for shipments.

Roads and highways tend to look a lot more like a public good, where we build a road and then, unless it's a toll road — but even to an extent if it's a toll road — the explicit revenue stream doesn't always necessarily pay off. From an economic perspective, that doesn't mean the asset isn't worth investing in. It's just hard to monetize. At that point, you really have to look into levels of government playing an active role in financing that because you won't be able to get the private sector to make those types of investments.

There are a number of different models. A private-public partnership is one that comes to the forefront. But, again, that's something we would like to be in a position to do more extensive research on so that we can identify those opportunities and what that financing structure looks like.

**Senator Wallin:** I'm going to ask another question, which I guess really requires speculation. It goes to your point, which is that there's not much sense having trade agreements if we don't have the capability to trade.

I was listening to a speech today by Perrin Beatty from the Canadian Chamber of Commerce. Someone asked him, "Is the approval of LNG really an approval if you have 127 caveats" or whatever it is. It prompted him to answer that, as we all know, it's going to be very difficult to find unanimity on any kind of a massive undertaking.

So what do we do about the fact that we will actually never find a project that doesn't have a detractor, critic or opponent? How can you actually research that issue and have a pathway? We know what happens on the simplest of things. It's not just federal-provincial; it's all the special interest groups that are then involved.

Any thoughts? Are you going down that road?

**Mr. Fellows:** You're quite right that an answer to that question requires a level of speculation on the project. Not to sound too much like I am copying Andrei's earlier answer, but clear legislation on that is critical for reducing that uncertainty.

décisions et bien entendu l'établissement de la structure de gouvernance connexe, étant donné qu'il s'agit d'un colossal projet d'investissement de 100 milliards de dollars sur plusieurs années.

**M. Fellows :** En ce qui concerne la portée des investissements et le financement, lorsqu'il est question de réseaux de transport multimodal, j'ai fait allusion à certains modes de transport qui génèrent directement des revenus. Je pense ici à un pipeline ou à un chemin de fer, parce que ces infrastructures servent au transport de marchandises pour des tiers, et vous construisez ces infrastructures pour ces tiers en vue de leur facturer le transport de leurs marchandises.

Les routes et les autoroutes ont davantage tendance à s'apparenter à un bien public. Lorsque nous construisons une route, à moins qu'il s'agisse d'une route à péage — même encore là si c'est une route à péage —, la source de revenus n'est pas nécessairement toujours rentable. Du point de vue économique, cela ne signifie pas qu'il ne vaut pas la peine d'investir dans un tel type d'infrastructure. C'est tout simplement difficile de le monnayer. Dans un tel cas, il faut vraiment que les gouvernements financent activement ces projets, parce qu'il est impossible de convaincre le secteur privé de faire de tels investissements.

Il y a divers modèles. Le premier qui vient à l'esprit est un partenariat public-privé. Je tiens à répéter que c'est un aspect sur lequel nous aimerions faire de plus amples recherches en vue de cerner les possibilités en la matière et de déterminer la forme que prendrait le cadre de financement.

**La sénatrice Wallin :** J'aimerais vous poser une autre question, et j'imagine que vous devrez vraiment émettre des hypothèses pour y répondre. Cela concerne ce que vous avez dit, et c'est qu'il est totalement illogique de conclure des accords commerciaux si nous n'avons pas la capacité de faire des échanges commerciaux.

J'ai écouté aujourd'hui un discours de Perrin Beatty de la Chambre de commerce du Canada. Quelqu'un lui a demandé si son approbation à l'égard du gaz naturel liquéfié en était vraiment une, compte tenu de ses 127 réserves ou peu importe. Il a répondu que, comme nous le savons tous, ce sera très difficile d'avoir un consensus dans le cas d'un projet de grande envergure.

Bref, que faire s'il est impossible de trouver un projet auquel personne ne s'opposera? Comment pouvez-vous vous pencher sur cette question et trouver un moyen? Nous savons ce qui se passe dans le cas de choses simples. Le problème n'est pas seulement les gouvernements provinciaux et fédéral; ce sont également tous les groupes d'intérêts spéciaux qui sont concernés par le projet.

Avez-vous des commentaires? Vous engagez-vous dans cette voie?

**M. Fellows :** Vous avez tout à fait raison; pour répondre à cette question, il faut faire des hypothèses quant au projet. Mon intention n'est pas d'essayer de reprendre ce qu'a répondu plus tôt Andrei, mais des mesures législatives claires en la matière sont fondamentales pour réduire l'incertitude.

You're quite right that we can't eliminate that uncertainty, but reducing that uncertainty is important. From a purely numbers-based economics perspective, uncertainty doesn't rule out any project, but it does increase the costs.

There are also costs with eliminating uncertainty outright. We want consultation with different interested parties. That's an important part to make sure that we are generating or investing in infrastructure to the benefit of the widest group possible and to the highest extent possible.

So I see it more as a balance between the costs of uncertainty. If you're a private sector investor, that comes down to what the required return on capital that you need is, and that increases as you're spending speculatively on things like proposals. There's a lot of upfront spending before the shovel even goes into the ground, so balancing those costs against the benefits of consultation and collaborative decision making.

I don't know if Andrei has anything to add.

**Mr. Sulzenko:** I would add a more general point. We believe that a bigger tent is one in which you can accommodate diverse interests. That's one of the underlying premises or the rationale for this — also, without being overly specific on routing and various other things in advance.

There is lots of room for negotiation and accommodation. We would hope that would allow the various interests to work with each other and find some common ground —

**Senator Wallin:** Hence the dotted line.

**Mr. Sulzenko:** — whereas right now when you have a one-off project, it's a very specific route and so on. It's a specific purpose. You can understand why there can be great controversy over it.

But we believe that if it's bigger, and I must say that notwithstanding — again, I speak personally — recent announcements by indigenous groups about their opposition to certain developments, my experience, for example, with the Mackenzie Gas Project some 10 years ago was quite the opposite. An Aboriginal pipeline corporation was established that was going to have a third of the equity in the project. I think if you present indigenous people with opportunities and a say in how that will devolve, then I'm much more optimistic.

**Senator Wallin:** Good point. And as I said off-mic there, I'm glad to see the dotted line because I think that keeps the debate open.

Vous avez tout à fait raison de dire que nous ne pouvons pas éliminer cette incertitude, mais c'est important de la réduire. Si nous partons purement d'un point de vue économique qui se fonde sur des résultats, l'incertitude ne suffit pas à rejeter d'emblée un projet, mais cela en fait grimper les coûts.

L'élimination pure et simple de l'incertitude a également un coût. Nous voulons que les divers intervenants soient consultés. C'est important de nous assurer de construire de l'infrastructure ou d'investir à cet égard pour que cela profite au plus grand nombre possible de personnes.

Bref, je vois davantage cela comme un équilibre relativement aux coûts de l'incertitude. Si vous êtes un investisseur privé, cela revient à déterminer le rendement du capital investi dont vous avez besoin, et cela augmente à mesure que vous dépensez pour des éléments non concrets comme des propositions. Il y a beaucoup d'investissements en amont avant même la première pelletée de terre. Il faut donc trouver l'équilibre entre ces coûts et les avantages de la consultation et de la prise de décisions axée sur la collaboration.

Je ne sais pas si Andrei aimerait ajouter quelque chose à ma réponse.

**M. Sulzenko :** J'aimerais ajouter un élément plus général. Nous sommes d'avis qu'un processus plus vaste permet de satisfaire aux intérêts de divers intervenants. C'est l'un des principes de base ou la raison qui le justifie; il ne faut également pas trop préciser à l'avance le tracé et d'autres éléments.

Il y a toujours beaucoup de place à la négociation et aux compromis. Nous espérons que cela permettra aux divers intervenants de collaborer et de trouver un terrain d'entente...

**La sénatrice Wallin :** D'où le trait pointillé.

**M. Sulzenko :** ... alors qu'actuellement lorsqu'il est question d'un projet ponctuel, il y a notamment un tracé très précis. L'objectif est précis. Il est facile de comprendre pourquoi cela peut grandement être controversé.

Cependant, nous croyons que, si le projet est plus vaste... Je parle encore en mon nom personnel, mais je dois dire que, malgré les récentes déclarations de groupes autochtones quant à leur opposition à certains projets, mon expérience, par exemple, dans le dossier du projet gazier Mackenzie il y a une dizaine d'années était tout autre. Une société autochtone a été créée, et le tiers des capitaux du projet de gazoduc lui reviendrait. Je serais beaucoup plus optimiste, si vous présentiez aux Autochtones des occasions d'affaires et que vous les laissiez avoir leur mot à dire dans la suite des choses.

**La sénatrice Wallin :** Vous soulevez un bon point. Comme je viens de le mentionner, je suis heureuse de voir le trait pointillé, parce que cela permet de maintenir un dialogue.

**Senator Enverga:** I was reading in your report, and I am so interested in that and amazed at how it could be done. However, during your studies, have you ever come across a country that you figured you could use as a model? Has it ever happened in a country? How can we adapt that?

**Mr. Fellows:** There are two sources of precedent; unfortunately, neither of them will map directly to Canada because the circumstances are different. Australia has a corridor concept that is primarily motivated by their mining sector in terms of putting together a transportation corridor to get those commodities to tidewater. The other corridor concept that we have looked at a little bit is in Africa. The exact name escapes me at present.

Those are both areas where we have seen the corridor concept put into play. There are obviously differences between those jurisdictions and Canada. In some cases, it's still a wait-and-see to see how this is completely played out in those two jurisdictions.

That's about as far as we've gone in looking at other jurisdictions that have imposed the corridor concept, but there are examples out there.

**Mr. Sulzenko:** There's also an example in Europe joining the north versus southern Europe. There's a common thread through all three that we looked at: It's a collaborative effort among all the stakeholders, and a very clear governance structure is set up in advance to make it happen. Those are lessons we take from what we consider to be successful projects.

**Senator Enverga:** When you look at those countries — and I know Canada is totally different from some of them — but do you have any measurements on the economic benefits of each particular one so that we can maybe adapt it in Canada?

**Mr. Fellows:** We haven't looked explicitly at measures of benefit in other jurisdictions. They are inherently very difficult to measure when you're talking about the economic benefits of infrastructure because it's hard to get the comparison right. In some way, you need to know what the country or region would look like with the infrastructure in place and without. So it is difficult to set those up.

It's certainly something that we would like to investigate further. We could do speculative models for Canada, looking at this as well, but it's not something we have looked at explicitly at this stage.

**Senator Enverga:** I see you have a big dotted line on your map. In your study, would you suggest that we do it by phases — for example, do Alberta and B.C. first and then worry about the rest in later years? Have you thought about that? Maybe it is a lot easier to be implemented when we do it by phases or by certain regions?

**Mr. Fellows:** Yes. Again, this is speculative because we're still waiting to do a lot of the research on this, but full construction of the corridor, start to finish, will take a considerable length of time

**Le sénateur Enverga :** J'ai lu votre rapport, et la manière d'y arriver m'intéresse et m'impressionne. Cependant, durant vos recherches, êtes-vous déjà tombés sur un pays que vous vous êtes dit que vous pourriez utiliser comme modèle? Cela vous est-il déjà arrivé? Comment pouvons-nous adapter cela?

**M. Fellows :** Il y a deux précédents. Malheureusement, aucun ne s'applique directement au Canada, étant donné que les circonstances sont différentes. L'Australie a un concept de corridor qui est principalement l'initiative de son secteur minier et qui vise à mettre sur pied un corridor pour transporter les matières premières jusqu'aux ports. L'autre concept de corridor que nous avons brièvement examiné se trouve en Afrique, mais je n'arrive pas à me souvenir du nom.

Ce sont deux endroits où nous avons vu le concept de corridor être utilisé. Il y a évidemment des différences entre ces pays et le Canada. Dans certains cas, il faut encore attendre pour en connaître précisément les résultats.

Voilà l'étendue de nos études sur d'autres pays qui ont utilisé le concept de corridor, mais il y a des exemples.

**M. Sulzenko :** Il y a également un exemple en Europe qui vise à relier le nord et le sud. Il y a un point commun entre les trois exemples que nous avons examinés. Il s'agit d'une collaboration entre tous les intervenants, et une structure de gouvernance très claire est établie à l'avance pour y arriver. Voilà les leçons que nous pouvons tirer de ce que nous considérons comme des projets couronnés de succès.

**Le sénateur Enverga :** Lorsque vous avez examiné ces pays — et je sais que le Canada ne ressemble en rien à certains d'entre eux —, avez-vous été en mesure d'évaluer les avantages économiques de chaque projet en vue de pouvoir les adapter au Canada?

**M. Fellows :** Nous n'avons pas précisément évalué les avantages dans les autres pays. C'est fondamentalement très complexe de mesurer les avantages économiques d'une infrastructure, parce que c'est difficile de bien faire les comparaisons. À certains égards, il faut déterminer ce à quoi ressemblerait le pays ou la région avec et sans l'infrastructure en place. Bref, c'est difficile à faire.

C'est certainement un aspect sur lequel nous aimerions nous pencher davantage. Nous pourrions établir des modèles hypothétiques pour le Canada en vue d'examiner ces éléments, mais nous ne l'avons pas explicitement fait pour l'instant.

**Le sénateur Enverga :** Je vois que vous avez un long trait pointillé sur votre carte. Dans votre étude, proposez-vous de le faire par étapes? Par exemple, nous pourrions faire l'Alberta et la Colombie-Britannique en premier, puis nous occuper du reste plus tard. Avez-vous réfléchi à la question? C'est peut-être beaucoup plus facile à mettre en oeuvre en le faisant par étapes ou par régions.

**M. Fellows :** Oui. Je répète que c'est hypothétique, parce que nous attendons encore de réaliser une grande partie de la recherche à ce sujet, mais la construction du corridor du début

anyway, so in terms of the construction of any individual mode of transportation, right now we would be more favourable of a phased development.

However, in terms of the institutional structure and the pathing, that's something that could be done in a holistic fashion, as Andrei was saying, in order to coordinate those efforts early on and make sure we have a plan for where the infrastructure will actually go. The first step is to set up the right-of-way so that we have a plan for where we think the routing would be most effective. That can change through time.

To give a couple of examples, we're seeing construction along some of these pathways already. There's highway construction around Tuktoyaktuk in the North. This development is happening, but if we can coordinate it more effectively and bring all the interested parties to the table at the start, we can collaborate on a much more effective pan-Canadian corridor.

**The Chair:** I was interested in your dotted line to the North, especially as we head into 2017 and Canada's 150-year anniversary. Our Founding Fathers obviously recognized the fact that if you weren't there, it was open season on what was left over, and hence the national railroad.

Could you talk a little bit about some of the competing interests for the North? We've all read about them from time to time.

**Mr. Sulzenko:** Well, the dotted line, I think, goes pretty well through the Mackenzie Valley. That's the obvious route, and the route for which the gas pipeline was being proposed, going back to Berger days. You asked about competing interests, but I'm not sure there are any. There was a fairly large consensus, certainly, on the desirability of that gas pipeline being put in place. We know that the Government of the Northwest Territories would dearly love to have a year-round road as well and, maybe, other transportation infrastructure. I think one of the most enthusiastic supporters of that branch into the North, at least in principle, would be coming from that government.

That also comes back to an earlier question: What are the priorities? I'm speaking personally again, but my guess is that would be a high priority, as would, potentially, a branch into Churchill. The Port of Churchill is being shut down, which is ironic when you consider that it's the shortest route to Europe for some of our commodity trade, by several thousand kilometres, I believe.

I'll turn it over to Kent to explain the Panamax implications, because those are quite significant in the long term for Canada.

à la fin prendra de toute manière énormément de temps. Pour ce qui est de la construction de tout système de transport, nous serions actuellement plus favorables à un développement par étapes.

Toutefois, la structure institutionnelle et le tracé pourraient être élaborés de manière globale, comme l'a mentionné Andrei, en vue de coordonner en amont ces initiatives et de nous assurer d'avoir un plan concernant l'emplacement de l'infrastructure. La première étape consiste à établir l'emprise. Nous aurons ainsi couché sur papier le tracé que nous considérons comme le plus efficace, et cela peut évoluer au fil du temps.

Voici quelques exemples. Nous constatons déjà de la construction le long de ces tracés. Une autoroute est construite près de Tuktoyaktuk dans le Nord canadien. Cela se déroule actuellement, mais nous pouvons collaborer sur un corridor pancanadien beaucoup plus efficace si nous veillons à une coordination plus rigoureuse et que nous consultons dès le départ toutes les parties intéressées.

**Le président :** Je m'intéresse à votre trait pointillé vers le Nord canadien, d'autant plus que 2017 et le 150<sup>e</sup> anniversaire du Canada arrivent à grands pas. Nos pères fondateurs ont évidemment reconnu que certaines régions seraient laissées pour compte si nous n'étions pas présents, d'où le chemin de fer national.

Pourriez-vous nous dire quelques mots au sujet des intérêts divergents dans le Nord canadien? Nous en entendons parler de temps à autre.

**M. Sulzenko :** Eh bien, je crois que le trait pointillé traverse la vallée du Mackenzie. C'est le tracé logique et le tracé qui a été proposé pour le projet gazier à l'époque du juge Berger. Vous avez parlé des intérêts divergents, mais je ne suis pas certain qu'il en existe. Il y avait certainement un assez grand consensus concernant les avantages de la construction du gazoduc. Nous savons que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest aimerait grandement aussi avoir une route accessible toute l'année et peut-être d'autres infrastructures de transport. Je crois que l'un des plus fervents partisans de ce tracé vers le Nord canadien, du moins en principe, serait le gouvernement.

Cela revient aussi à une question qui a été posée plus tôt au sujet des priorités. Je parle encore une fois en mon nom personnel, mais je présume que ce serait en haut de la liste de priorités, tout comme un possible tracé qui se rendrait jusqu'à Churchill. Le port de Churchill fermera ses portes, et c'est ironique lorsque nous y pensons, parce que c'est la route la plus courte pour transporter en Europe certaines matières premières que nous vendons; c'est plus court de plusieurs milliers de kilomètres, si je ne m'abuse.

Je vais laisser à Kent le soin de vous expliquer les conséquences des Panamax, parce que c'est très important à long terme pour le Canada.

**Mr. Fellows:** What Andrei is referencing there is the Panama Canal expansion. There is an expectation that the economics of oceanic shipping are going to change somewhat in the coming decades with the opening of that expansion to favour larger ships.

We've already got building issues with the more internal ports along the St. Lawrence Seaway — those tend to be served by smaller ships that can get up the seaway — in terms of going out and filling up more bulk carriers on the coast.

There is a big benefit in getting agricultural and forestry commodities to water as early in the transportation network as possible because water shipping seems to be considerably cheaper per tonne-mile than any overland shipping option.

When we look at the Port of Churchill closing down, it is a bit of a shock because, just looking at the map, it would look like a natural port for shipping agricultural products coming out of the Prairie provinces to Europe. If you check the study — I apologize, because I don't have the figure number memorized — there are a number of figures in there showing that we are already exporting a considerable amount of agriculture and forestry to Europe, rather than the United States. That should be a natural path, but we're not seeing it, potentially because of a lack of an integrated transportation grid in the more centralized overland area of Canada.

**Senator Ringuette:** I have a few questions. When I look at the map here of the proposed and existing corridors, I think that would be north of Montreal, almost, going east. Then would it take the existing route to the Atlantic provinces? I don't see any proposed corridor reaching the Atlantic provinces.

**Senator Smith:** I think it would go up through Labrador.

**Senator Ringuette:** But, for instance, the entire region of the Port of Halifax would be outside of that pan-Canadian corridor, so it's not really a pan-Canadian corridor.

For 30 years, we've been hearing off and on about the high-speed train corridor between Quebec and Windsor. It's off and it's on, and then a few years later, someone takes it off the shelf and brings it back as a potential project, and then it goes back on the shelf. And that's a very small distance.

Have you looked at the potential for PPPs — public-private partnerships — to invest in your further research and to really look into a feasibility study?

**Mr. Fellows:** The public-private partnership is something we have speculated on in terms of funding the infrastructure expenditure, which is the part you're talking about, but again, it's something that's in our research plan.

**M. Fellows :** Andrei fait référence ici à l'élargissement du canal de Panama. Nous nous attendons à ce que les aspects économiques du transport maritime évoluent au cours des prochaines décennies en raison de l'ouverture de ces écluses qui favoriseront des navires de plus gros tonnage.

Nous avons déjà des problèmes de construction dans les ports intérieurs le long de la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ont tendance à accueillir des navires de plus petit tonnage qui peuvent remonter la voie maritime, en ce qui concerne le chargement de plus de vraquiers sur la côte.

Il est très avantageux de transporter jusqu'à l'eau les matières premières agricoles et forestières, et ce, le plus rapidement possible dans le réseau de transport, parce que le transport maritime semble considérablement plus économique par tonne-mille que toute option terrestre.

Lorsque nous voyons que le port de Churchill fermera ses portes, cela nous prend un peu par surprise, parce que nous serions portés à croire que c'est le port naturel, d'après son emplacement sur la carte, pour expédier en Europe les produits agricoles des provinces des Prairies. Je m'excuse de ne pas avoir mémorisé les chiffres, mais des données dans l'étude montrent que nous exportons déjà une quantité considérable de produits agricoles et forestiers en Europe plutôt qu'aux États-Unis. Cela devrait être un tracé naturel, mais nous ne le voyons pas, et c'est possiblement en raison de l'absence d'un réseau de transport intégré dans la région terrestre plus au centre du Canada.

**La sénatrice Ringuette :** J'ai quelques questions. Lorsque je regarde la carte des projets de corridor et des corridors actuels, il y a un tracé pratiquement au nord de Montréal qui va vers l'est. Ce tracé irait-il rejoindre le tracé actuel dans les provinces de l'Atlantique? Je ne vois aucun projet de corridor dans les provinces de l'Atlantique.

**Le sénateur Smith :** Je crois que cela irait jusqu'au Labrador.

**La sénatrice Ringuette :** Mais, par exemple, toute la région du port d'Halifax se trouverait à l'extérieur de ce corridor pancanadien; ce n'est donc pas vraiment un corridor pancanadien.

Depuis 30 ans, nous entendons parler, de temps à autre, du corridor de train à grande vitesse entre Québec et Windsor. On en discute par intermittence, puis quelques années plus tard, quelqu'un revient à la charge en proposant le même projet, mais au bout du compte, on remet le dossier sur les tablettes.

Avez-vous envisagé la possibilité d'établir des PPP — des partenariats public-privé — pour investir dans vos recherches futures et entreprendre une étude de faisabilité?

**M. Fellows :** Le partenariat public-privé est une option que nous avons envisagée pour ce qui est de financer les dépenses en infrastructure, et c'est ce à quoi vous faites allusion en partie, mais là encore, c'est un sujet que nous avons abordé dans notre plan de recherche.

With respect to the earlier comments about tying into the existing southern grid, I think, first off, I'll mention again that this is very speculative in terms of where the pathing is going, relative to the dotted line and nice gentle curves. We have not done a microgeographic assessment of individual points through which it would benefit the corridor to go. But by integrating into the existing grid and also moving infrastructure further north, you can take some of that load off the existing rail lines.

With regard to the potential for high speed rail in Ontario and Quebec, I think one of the issues there is that there is a very high — as we would call it — opportunity cost. There is a very high cost of running on existing rights-of-way, because they're very congested at this stage, so providing an alternate outlet on the East Coast for those goods gets them off the existing route.

Now, tying that in to your more explicit question, I think it's difficult to come up with a funding model right now without spending more time looking at this in detail, because the benefits are quite widespread. If you're talking about, say, a new rail line going further north that's going to benefit the existing rail structure, there is a question of who we think should be paying for that. If you're benefiting because you're getting congestion off the current structure, the owners of the current network might not see it that way. They might see it as competition in terms of losing business. That's a question that requires more research to answer, and it's something we want to integrate into that longer-term research plan.

**Senator Greene:** I'd like to pick up pretty much where Senator Ringuette began.

I'm from Nova Scotia, and one of the problems that the Nova Scotia economy has had forever is not that we're too far from tidewater, because it's there; it is that we're too far from our markets, which are normally in Ontario, Quebec and in that area. As a result, Nova Scotia manufacturers have been at a distinct disadvantage vis-à-vis manufacturers in Central Canada.

The distance is great, and they have to go around that hump in Maine. Now about 20 years ago there was a road builder in Massachusetts who approached the Nova Scotia and New Brunswick governments about building a corridor from Montreal, through that hump in Maine, to Saint John for road and rail. The effect of it, if I can remember, was to knock about six to eight hours of truck drive time off the route, which would have been a tremendous boon to truckers, transportation, et cetera. It would have brought the Nova Scotia manufacturers and the Nova Scotia economy about a third closer to major markets.

En ce qui a trait aux observations précédentes sur la liaison avec l'actuel réseau du Sud, je tiens tout d'abord à répéter qu'il s'agit d'un trajet purement hypothétique, le long de la ligne pointillée et sinueuse. Nous n'avons pas procédé à une évaluation microgéographique des points de passage éventuels du corridor pour déterminer lesquels seraient avantageux. Toutefois, en intégrant le corridor au réseau existant et en déplaçant l'infrastructure plus au Nord, on peut alléger, en partie, le fardeau imposé aux lignes ferroviaires actuelles.

Pour ce qui est du projet de train à grande vitesse en Ontario et au Québec, je crois qu'un des problèmes vient du fait que le coût de renonciation — comme nous l'appelons — est énorme. Les droits de passage en vigueur entraînent des coûts d'exploitation très élevés, parce que les lignes ferroviaires sont actuellement très congestionnées. Voilà pourquoi on permet de libérer le tracé actuel en offrant une autre trajectoire sur la côte Est pour le transport des marchandises.

Cela dit, pour en revenir à votre question plus explicite, je crois qu'il est difficile de trouver d'emblée un modèle de financement sans étudier la question plus en détail, parce que les avantages sont d'une très grande portée. S'il est question, disons, de la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer plus au Nord qui appuiera la structure ferroviaire en place, il faut déterminer qui devrait payer la note. On pourrait en profiter parce que cela décongestionne la structure actuelle, mais les propriétaires du réseau actuel pourraient ne pas voir les choses du même œil. Ils pourraient considérer cela comme une concurrence qui leur fera perdre des affaires. C'est une question à laquelle on ne peut répondre qu'après des recherches plus poussées, et nous voulons en tenir compte dans le plan de recherche à long terme.

**Le sénateur Greene :** J'aimerais revenir au premier point soulevé par la sénatrice Ringuette.

Je viens de la Nouvelle-Écosse et l'un des problèmes qui affligent depuis toujours l'économie de la province, ce n'est pas que nous sommes trop loin de la côte, parce que nous y avons accès; c'est plutôt que nous sommes trop loin des marchés intérieurs, qui se trouvent normalement en Ontario, au Québec et dans cette région. Par conséquent, les fabricants de la Nouvelle-Écosse sont nettement désavantagés par rapport à leurs homologues du centre du Canada.

La distance est considérable, et ils doivent passer par le Maine. Cela dit, il y a environ 20 ans, un constructeur de routes du Massachusetts avait communiqué avec les gouvernements de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick au sujet de l'aménagement d'un corridor de Montréal à Saint John, en passant par le Maine, pour le transport routier et ferroviaire. Si je me souviens bien, ce projet aurait eu pour effet de réduire de près de six à huit heures le temps de conduite par camion, ce qui aurait été un grand bienfait pour les camionneurs, le secteur des transports, et cetera. Ainsi, les fabricants de la Nouvelle-Économie et l'économie provinciale se rapprocheraient des grands marchés presque du tiers de la distance.

Since this is conceptual, what do you think of that concept?

**Mr. Sulzenko:** I would say that sounds like a great idea. I don't know that it can be integrated into this idea. They could maybe live side by side, but you're raising a different question. Our focus has been on how we get access to tidewater for commodity products so that they can be shipped at the least cost and, therefore, the best profit for our resource exporters.

You've posed a different issue, and frankly I'm a little hard pressed to see how that could be integrated into our work.

**Senator Greene:** It certainly should be an ongoing topic of this inquiry that we're undertaking right now, because it still is a corridor, and it's one that I think would have great benefit to the region I'm from, and is a way of binding the corrupt.

Of course, you have to negotiate a deal with Maine and the U.S. government, and all this is very complicated, but there has been interest in the U.S. to do something exactly like that.

**Senator Smith:** Your study is predicated on the importance of moving product and trade, the growth of the Asian market which you've deemed as number one, and the European market is number two. It leads to a simple logistics question first. With phase one, two, three, you said phase one, \$800,000. As a practical question, how many phases will there be and how much will it cost to get the research done?

**Mr. Fellows:** I am not sure that the School of Public Policy has forecast for future phases. Right now we have phase one, and there are things we want to talk about that aren't in phase one. But for practical reasons we have focused on those three core pillars for the first phase because we think that's a reasonable chunk to bite off.

In terms of longer-term research, again, because that research will be informed by the initial research, we don't know. But I think a bulk of the core interest and, in fact, most of the questions we've had already here today do fall into that first phase and those three core pillars.

**Senator Smith:** Have you done a critical path of how you would do phase one research —

**Mr. Fellows:** No.

**Senator Smith:** — in order to quantify and justify your estimate your \$800,000?

Étant donné qu'il s'agit d'une proposition théorique, que pensez-vous de ce concept?

**M. Sulzenko :** Je dirais que cela semble être une excellente idée. J'ignore toutefois si on peut l'intégrer dans cette idée. Les deux pourraient coexister, mais vous soulevez là une tout autre question. Notre priorité a été de déterminer comment accéder aux voies maritimes afin de pouvoir expédier les matières premières au coût le plus bas et, par conséquent, afin de maximiser les profits pour les exportateurs de ressources.

Vous avez posé une question bien différente et, en toute franchise, j'ai un peu de mal à voir comment elle pourrait être intégrée à notre travail.

**Le sénateur Greene :** Elle devrait certainement être un sujet de discussion continue dans le cadre de l'étude que nous menons actuellement, puisqu'il s'agit tout de même d'un corridor qui, à mon avis, aurait d'énormes retombées pour la région d'où je viens et qui constitue un moyen d'assurer une liaison.

Bien entendu, vous devez négocier une entente avec le Maine et le gouvernement des États-Unis, et le tout est très compliqué, mais nos voisins du Sud ont déjà manifesté un intérêt à cet égard.

**Le sénateur Smith :** Votre étude repose sur l'importance de la circulation des produits et du commerce, la croissance du marché asiatique — que vous jugez de première importance — et celle du marché européen, qui arrive au deuxième rang. Cela m'amène d'abord à une simple question de logistique. En ce qui concerne les trois phases, vous avez dit que la première coûterait 800 000 \$. Voici une question pratique : combien d'autres phases y aura-t-il, et combien en coûtera-t-il pour mener à bien la recherche?

**M. Fellows :** Je ne suis pas sûr que l'École de politique publique ait prévu des phases ultérieures. Pour l'instant, nous en sommes à la première phase, et nous voulons parler de certaines questions qui ne sont pas incluses là-dedans. Mais, pour des raisons pratiques, nous avons mis l'accent sur les trois principaux piliers de la première phase parce que nous estimons que c'est une tâche raisonnable.

Au sujet de la recherche à long terme, là encore, nous ne savons pas, puisque cette recherche s'appuiera sur les résultats de l'étude initiale. Cependant, je pense qu'une bonne partie des sujets d'intérêt et, en fait, la plupart des questions qu'on nous a déjà posées aujourd'hui relèvent de la première phase et des trois principaux piliers.

**Le sénateur Smith :** Avez-vous établi un chemin critique pour déterminer comment mener la recherche de la première phase...

**M. Fellows :** Non.

**Le sénateur Smith :** ... afin de quantifier et de justifier les coûts prévus de 800 000 \$?



**Mr. Fellows:** In terms of a critical path — Mr. Sulzenko might have a different answer here — that would be on the directors at the School of Public Policy. We were engaged to do this initial research and come up with future questions, so I'm not aware so much of the planning details.

**Mr. Sulzenko:** I think the idea was within two years to have this initial phase done. Again, it's all funding-dependent because this will be academically led, peer-reviewed research of high quality, and there will be researchers across the country who are the best people in these various fields.

The hope is that if we can do that within two years, there will be enough momentum going that, assuming that certain assumptions are proved up through that process, there will be enough momentum going that we could then make a plausible case for increased funding for later phases as well.

**Senator Smith:** I'm fired up about it because I was lucky enough to get my hands on the study that was done in the 1960s, in 1967-68, which is the precursor of this. The fellow who did it is 92 years old. He's still alive, which is fascinating.

Could you give us an overview? One of the objections — and maybe it's inappropriate — is that people might look at this and say it's going to be too cold. Give us a little overview of the parallels that you would consider putting this in, recognizing there can be some fluctuations depending on the economic interest. That is a fairly important concept for you to market if you're going to get interest.

My next question is, how are you going to market this thing? This is potentially a transformative project that is the biggest thing we've seen since the construction of the Canadian Pacific Railway, at least in my own mind, and then the construction of the seaway. Geographically, what's your sales pitch in terms of how you're selling it from a geographic perspective and, then, how are you going to market this?

My concern would be that an academic approach to selling is not going to get you enough pizzazz when people in business see this. And I'm not trying to be critical. Around this table we have some interesting business acumen, and that may be one of the things buzzing in our heads right now. How do you market this to create the energy? This is a big, high-energy concept.

**Mr. Fellows:** With respect to your question on critical path and why we've looked at it in this particular context, up to this point we have talked a lot about market access for resources. The flip side, which I think is as important if not more important that we haven't spent a lot of time on, is looking at costs in the North. I'll start off with the cost of living. I believe the exact figure we have in the paper is 28 per cent, so I think of it as about a third. That's the increase in cost of living that you have if you live in

**M. Fellows :** En matière de chemin critique — M. Sulzenko pourrait avoir une réponse différente —, cette décision relèverait des directeurs de l'École de politique publique. On nous a confié le mandat d'effectuer la recherche initiale et de trouver des questions à étudier, alors je ne suis pas trop au courant des détails liés à la planification.

**M. Sulzenko :** Je crois que l'idée était de terminer la phase initiale dans un délai de deux ans. Encore une fois, cela dépend du financement parce que ce sera une recherche de haute qualité dirigée par des universitaires et évaluée par les pairs, et on fera appel aux plus éminents chercheurs de tout le pays dans ces diverses disciplines.

Si nous parvenons à terminer la recherche en l'espace de deux ans, à supposer que certaines hypothèses soient prouvées à l'issue du processus, nous espérons que cela nous donnera une impulsion suffisante pour ensuite faire valoir des arguments plausibles en vue d'un financement accru pour les phases ultérieures.

**Le sénateur Smith :** Je suis très emballé parce que j'ai eu la chance de mettre la main sur l'étude réalisée dans les années 1960, en 1967-1968, qui constitue le précurseur de ce travail. L'auteur de l'étude est âgé de 92 ans. Il est toujours vivant, ce qui est fascinant.

Pourriez-vous nous donner un aperçu? Une des objections — et ce n'est peut-être pas valable —, c'est que les gens pourraient avoir des réserves en raison du climat trop froid. Dites-nous, en gros, entre quels parallèles vous envisageriez de construire ce projet, sachant qu'il peut y avoir certaines fluctuations selon l'intérêt économique. C'est là un concept assez important que vous aurez à promouvoir si vous voulez susciter de l'intérêt.

Voici ma prochaine question : comment allez-vous en faire la promotion? C'est un projet porteur de changements, et c'est le plus important que nous ayons connu depuis la construction du chemin de fer Canadian Pacific, du moins à mon avis, et depuis la construction des voies maritimes. Sur le plan géographique, quels sont vos arguments de vente, c'est-à-dire comment allez-vous vendre cette idée du point de vue géographique et, ensuite, comment allez-vous en faire la promotion?

Pour ma part, je crains qu'une approche universitaire n'attire pas assez l'attention des gens d'affaires. Et je n'essaie pas d'être critique. Les gens autour de cette table ont un sens aigu des affaires, et c'est probablement une des questions qui pourraient nous chicoter en ce moment. Comment comptez-vous en faire la promotion pour mobiliser les énergies? Il s'agit d'un gros concept qui requiert beaucoup de mobilisation.

**M. Fellows :** En ce qui concerne votre question sur le chemin critique et la raison pour laquelle nous avons examiné le projet dans ce contexte particulier, jusqu'ici, nous avons beaucoup parlé de l'accès aux marchés pour les ressources. Le revers de la médaille, que je trouve tout aussi important, voire plus important, et auquel nous n'avons pas consacré assez de temps, c'est l'examen des coûts dans le Nord. Je vais commencer par le coût de la vie. Si je ne me trompe pas, le chiffre exact que nous

Canada's North, off a major transportation route. That means \$1.30 in the North gets you what \$1 would get you in the South, and that's mostly down to transportation.

The other important thing to realize about that fact is that it is now a decade old. That's out of a 2006 Government of Canada report, and in our preliminary research we haven't seen a more up-to-date number than that.

**Senator Smith:** In terms of geography between the fifty-fifth and sixtieth, or fifty-fifth and sixty-fifth parallels, you will know what the weather patterns are like and what the soil is like, and you will know what you can build and what you have to go over with bridges because of the wetlands.

It's important that you give us that base concept, and you're going to have variables because there may be a mine that will be a little further north and you want to make sure you have your right-of-way through the right places, but conceptually, to get interest, where is this going to go in terms of geography?

**Mr. Sulzenko:** That's why the first project we would like to see go ahead is exactly that — the routing. What are the options, what are the engineering issues, and what are the environmental issues? We have a notional idea.

**Senator Smith:** Get us your notional idea. You need to sell that to get the money to do the research.

**Mr. Sulzenko:** The notional idea is that you would certainly want a spur to the Arctic. We've already discussed that.

**Senator Smith:** Right.

**Mr. Sulzenko:** For access to Asian markets, you'd have to go to the West Coast. That's rather obvious. We've already also talked about the Port of Churchill as being critical, particularly for agriculture products.

Again, going back to an earlier question about priorities, those are, to my mind, rather obvious priorities in the West because there are real needs right now.

The notional route is through the boreal forest. There are obstacles of various kinds. There are many rivers and lakes and so on. Further north you have the issue of softening under the tundra and so on and so forth. There are very significant issues — even if everyone said “This is great, let's do it” — from an engineering and environmental perspective.

In terms of marketing, it makes the most sense to get that initial piece done and have something concrete to put forward. And I might also add there are communities in the North that, for the most part, are very small and isolated from each other. They're only accessed by plane. We could look at a routing that

mentionnons dans le document, c'est 28 p. 100, soit environ le tiers. Cela représente l'augmentation du coût de la vie si on vit dans le Nord canadien, loin d'une voie de transport importante. Autrement dit, 1,30 \$ dans le Nord équivaut à 1 \$ dans le Sud, et cet écart est surtout attribuable au transport.

Par ailleurs, il importe de noter que ces données remontent à une dizaine d'années. En effet, ce chiffre provient d'un rapport de 2006 du gouvernement du Canada et, dans le cadre de notre recherche préliminaire, nous n'avons pas trouvé de chiffre plus à jour.

**Le sénateur Smith :** Pour ce qui est de la géographie entre les 55<sup>e</sup> et 60<sup>e</sup> parallèles, ou entre les 55<sup>e</sup> et 65<sup>e</sup> parallèles, vous aurez une idée des tendances météorologiques et des conditions du sol, et vous saurez ce qu'on peut construire là-bas et ce qu'on doit transporter sur des ponts en raison des terres humides.

Il est important que vous nous expliquiez ce concept de base, sans toutefois perdre de vue les variables possibles parce qu'il pourrait y avoir une mine un peu plus au Nord, d'où la nécessité d'avoir un droit de passage aux bons endroits, mais conceptuellement, quelles mesures prendrez-vous pour susciter de l'intérêt sur le plan géographique?

**M. Sulzenko :** C'est justement pourquoi le premier projet que nous tenons à réaliser concerne le tracé. Quelles sont les options, les questions d'ordre technique et les questions environnementales? Nous avons une idée théorique.

**Le sénateur Smith :** Expliquez-nous ce dont il s'agit. Vous devez vendre cette idée pour obtenir les fonds nécessaires à la recherche.

**M. Sulzenko :** En théorie, l'idée est certes de créer un embranchement en direction de l'Arctique. Nous en avons déjà discuté.

**Le sénateur Smith :** En effet.

**M. Sulzenko :** Pour avoir accès aux marchés asiatiques, il faudrait se rendre sur la côte Ouest. C'est assez évident. Nous avons déjà dit que le port de Churchill est essentiel, surtout pour les produits agricoles.

Encore une fois, pour revenir à une question posée tout à l'heure, il s'agit, selon moi, de priorités assez évidentes dans l'Ouest puisqu'il existe de véritables besoins à l'heure actuelle.

Selon le tracé théorique, on passe par la forêt boréale. Il y a divers types d'obstacles. On trouve beaucoup de rivières, de lacs, et cetera. Plus au Nord, on doit faire face au problème du ramollissement sous la toundra, et tout le reste. Il y a donc des problèmes de taille du point de vue technique et environnemental, même si tout le monde disait : « C'est génial, attelons-nous à la tâche. »

En matière de marketing, la solution la plus logique consiste à terminer la phase initiale pour ensuite proposer quelque chose de concret. Je me permets d'ajouter qu'il y a des collectivités dans le Nord qui, pour la plupart, sont très petites et très isolées les unes des autres. Elles ne sont accessibles que par avion. Nous

could actually connect some of those communities to each other so there would be better access both from the South and from one community to another.

So there are quite a number of considerations on the routing, which I think could excite the imagination more than what we have right now.

**Senator Smith:** I guess my question was, if you're selling to business or major investors, you just don't want to have the impression that you're going to have everybody living in igloos and that you're going to be able to farm and get something out of the lands, depending on the areas that you're in. In the old study back in the late 1960s, there was this mid-Canada concept. Mid-Canada sounds a lot better than Northern Canada. Do you see what I'm saying? That's in terms of getting interest from people who say that that would be a very interesting place to live. Whitehorse is a beautiful place in the summer, where you're getting 90-degree temperatures. It's just for three months. It's a shorter season, but a nice quality of life.

You're going into some frigid areas, but your base concept is that you can live in a habitable area. It will have extremes, but it's going to be habitable.

Have you had an opportunity to market this to a variety of people, or are you in the starting phase? Where are you logistically with your efforts?

**Mr. Sulzenko:** We have had I'd say informal discussions with a number of potential partners or interests, certainly with some business interests, particularly in Alberta.

We've had great interest from the Government of the Northwest Territories. Maybe Kent can fill in about some of our potential indigenous partners. We're starting that as well.

**Mr. Fellows:** I'll come back to the idea of a sales pitch in a second, but we have had, as Andrei said, considerable interest. Investment corporations, First Nations investment corporations particularly in the North are very keen on the idea for exactly the reasons that we can reduce cost of living and we can reduce investment costs. So the other figure, and I don't want to quote too many, is that capital generally, capital investment — so equipment, machinery, buildings — you're looking at two to three times the cost if you are more than 500 kilometres from an established transportation corridor. So that gets business interests quite excited in that region.

In terms of a sales pitch, I think the quality of our answer on that probably reflects the reality that the School of Public Policy is not particularly interested in advertising this at this stage. What we're soliciting for, if we're soliciting for anything, is research to try to establish whether there is potential merit there, which I think we've done in the first paper that we've already

pourrions envisager un tracé qui pourrait relier ensemble certaines d'entre elles afin d'améliorer l'accessibilité à partir du Sud et d'une collectivité à l'autre.

Il y a donc un nombre assez important de facteurs qui entrent en ligne de compte dans le tracé, et je crois qu'il y a là de quoi stimuler l'imagination.

**Le sénateur Smith :** Là où je voulais en venir, c'est que si vous vendez votre idée à des entreprises ou à d'importants investisseurs, vous ne voulez pas leur donner l'impression que tout le monde vivra dans des igloos; vous devez plutôt montrer qu'on sera en mesure de cultiver les terres et de produire des récoltes, selon les régions où l'on se trouve. Dans l'ancienne étude de la fin des années 1960, on parlait du concept du méso-Canada. Voilà qui est beaucoup mieux que le Nord du Canada. Vous voyez ce que je veux dire? Il s'agit de susciter de l'intérêt chez les gens qui trouvent que ce serait un endroit très intéressant où vivre. Whitehorse est un endroit magnifique durant l'été, lorsqu'on a des températures de 90 degrés. Cela ne dure que trois mois. La saison est plus courte, mais c'est une bonne qualité de vie.

Il s'agit de régions glaciales, mais le concept de base, c'est qu'on peut vivre dans une région où les conditions sont décentes. Il y aura des extrêmes, mais ce sera vivable.

Avez-vous eu l'occasion de présenter cette idée à une variété de personnes, ou ne faites-vous qu'entamer la phase initiale? Où en êtes-vous avec vos efforts sur le plan logistique?

**M. Sulzenko :** Nous avons eu, je dirais, des entretiens officiels avec un certain nombre d'éventuels partenaires ou intervenants, surtout ceux ayant des intérêts commerciaux, particulièrement en Alberta.

Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a manifesté un vif intérêt. Kent pourrait peut-être en dire plus sur certains de nos partenaires autochtones possibles. Nous entamons cette démarche.

**M. Fellows :** Je reviendrai à l'idée des arguments de vente dans un instant, mais nous avons suscité, comme Andrei l'a dit, un intérêt considérable. Les sociétés d'investissement, surtout celles des Premières Nations dans le Nord, sont très ouvertes à l'idée justement parce que nous pouvons ainsi réduire le coût de la vie et les dépenses d'investissement. Voici un autre exemple, et je ne veux pas vous citer trop de chiffres, en ce qui concerne les immobilisations en général, c'est-à-dire les investissements de capitaux — donc, l'équipement, la machinerie, les bâtiments; si vous vous trouvez à plus de 500 kilomètres d'un corridor de transport établi, les coûts sont deux ou trois fois plus élevés. C'est pourquoi ce projet intéresse beaucoup les entreprises de la région.

Pour ce qui est des arguments de vente, je crois que la qualité de notre réponse tient compte du fait que l'École de politique publique ne s'intéresse pas particulièrement à faire de la publicité à ce stade-ci. Ce que nous sollicitons, le cas échéant, c'est la possibilité de mener une recherche pour essayer d'établir le bien-fondé du projet, tâche que nous avons accomplie dans le

released that we have shared copies of. The potential merit has been established, but more detailed study is needed to really get into those finer points.

It's a trade-off. Because we're an academic institution, we try to remain agnostic on the net benefit until we've actually sat down and looked at the numbers in a lot of detail. That doesn't mean we're not enthusiastic about the idea. We're very enthusiastic about the idea, but it does take considerable effort in drilling down and looking at the numbers, looking at precedent, talking to everyone from engineering firms who have built roads that require these interesting technical challenges, all the way through to, say, a sociology professor who can tell us something about what happens to small communities when you increase transportation capacity through them.

These are all aspects that we want to look at. They're aspects that we have not looked at yet. So in terms of building a sales pitch, my personal answer —

**Senator L. Smith:** I apologize for using those words, and I apologize if I was too aggressive. It's just that this is such a transformative opportunity that you get excited when you see it, and you have to contain your excitement in focusing on it. I'm thinking about the people you have to deal with. In the interprovincial trade study, we had people talking to us about the western union between — I guess it's British Columbia and Alberta, and now Saskatchewan is coming in. Have you folks had a chance to talk to them, the New West Partnership?

**Mr. Sulzenko:** Not as three partners in that agreement particularly, but it's fair to say there have been informal discussions at both provincial and federal government levels among officials. If you look in Ottawa, there isn't one of the major departments that would have an interest in this sort of thing that is not fully aware of what we've been doing and the rationale for our work. There's a high level of recognition and understanding.

The issue you've raised is, who will champion this? It's difficult because I can understand the private sector being a little reluctant to step forward, particularly at this time, given that it might be interpreted by other parties to be, "Oh, here we go again." I'm not going to assume anything about reaction, but I can understand why the private sector would like to be, at this point, more in the background, supportive but in the background.

Where does that leave us? It leaves us with government, I guess. If there's going to be a champion, it should come from governments, plural, including the federal government. But as of today, certainly at a political level in the Government of Canada, we haven't had any indication that there's great interest there. Certainly, there is a high degree of awareness among officials.

premier document que nous avons déjà publié et dont nous vous avons remis des copies. Le bien-fondé a été établi, mais il faut entreprendre une étude plus approfondie afin d'entrer dans les détails.

C'est un compromis. Étant donné que nous sommes un établissement universitaire, nous essayons de rester neutres au sujet de l'avantage net, tant que nous n'aurons pas pris le temps d'analyser les chiffres en profondeur. Cela ne signifie pas que nous ne sommes pas très enthousiastes à l'idée. Au contraire, nous débordons d'enthousiasme, mais il faut déployer des efforts considérables pour creuser davantage les faits, examiner les chiffres, consulter les précédents et parler à tous les intervenants, allant des firmes d'ingénierie qui construisent des routes et qui ont besoin de ces défis techniques intéressants jusqu'à, disons, un professeur de sociologie qui pourra nous expliquer ce qui se passe dans les petites collectivités lorsqu'on améliore la capacité de transport.

Ce sont tous des aspects que nous voulons aborder. Nous ne l'avons pas encore fait. Alors pour ce qui est de présenter des arguments de vente, ma réponse personnelle...

**Le sénateur L. Smith :** Je m'excuse d'avoir employé ces termes, et je m'excuse d'avoir été trop insistant. C'est seulement qu'il s'agit d'une occasion si transformatrice qu'on s'emballe quand on la voit, et on doit contenir son excitation quand on s'y attarde. Je pense aux personnes avec lesquelles vous devez faire affaire. Dans l'étude commerciale interprovinciale, des gens nous ont parlé de l'alliance de l'Ouest entre — je crois que c'était la Colombie-Britannique et l'Alberta, mais que la Saskatchewan se joint maintenant à elles. Avez-vous eu l'occasion de parler aux signataires du Nouveau partenariat de l'Ouest?

**M. Sulzenko :** Pas en tant que parties à cet accord en particulier, mais il est juste de dire que les fonctionnaires ont tenu des discussions informelles tant à l'échelon provincial que fédéral. À Ottawa, tous les principaux ministères que ce type de chose intéresse connaissent bien notre travail et ce qui le motive. On le comprend et on reconnaît sa valeur.

La question que vous avez soulevée est celle de savoir qui sera le champion de cette initiative. C'est difficile, car je peux comprendre que le secteur privé hésite un peu à prendre les devants, surtout à l'heure actuelle, étant donné que d'autres parties pourraient penser « Bon, encore cela ». Je ne vais pas présumer de leur réaction, mais je peux comprendre pourquoi le secteur privé aimerait, à ce stade, offrir un appui, mais en coulisses.

Que nous reste-t-il? Il nous reste le gouvernement, je suppose. S'il doit y avoir un champion, ce devrait être du côté des gouvernements, au pluriel, y compris le gouvernement fédéral. Cependant, à ce jour, assurément à l'échelon politique au gouvernement du Canada, rien n'a montré que la chose suscitait beaucoup d'intérêt. Il est clair que les fonctionnaires en sont bien conscients.

Being academics — I'm a former bureaucrat so I don't quite qualify as an academic — there is a bit of a quandary here as to how to move forward on this. That's one of the reasons, frankly, that we were so enthusiastic about appearing before your committee, because at least there's a public airing now at a political level for the first time.

**Senator Tannas:** One of the challenges of being the last guy to stick up your hand to get on the question list is that all the good questions are gone.

**The Chair:** You have Senator Day after you.

**Senator Tannas:** I'll leave you a little room. A lot of my questions were around what our role is here. What I'm hearing is that you've got intellectual support from people in government departments and so on. There's an interest. That's why we're all excited about it. We all get it. We see it. But what is missing is the inspiration for political leadership, and that's our challenge, maybe, to figure out how we provide the spark that leads to political leadership.

I first came upon this from a political leader in Alberta who is no longer a political leader in Alberta. She's a radio host. But she was talking about this idea.

Are there others, provincial premiers in any of the other provinces, that you have ever heard utter this? Can you give us a little bit of a drive-by of where friendly ground might be, based on what you know, for political support as we think about how we go about making recommendations that might move the needle?

**Mr. Sulzenko:** Kent, I'm sure, will have points to add. This is speculative certainly on my part, but I think the governments in the West, particularly Alberta, Saskatchewan and N.W.T., would be quite enthusiastically interested in pursuing this to the next stage, for obvious reasons. It's in their interest.

I would also venture that the Government of Ontario, with whom we've had really no direct contact yet, should be interested because notionally this route would go by the Ring of Fire. The problem with the Ring of Fire or the challenge there is that there is this amazing potential deposit of minerals, but there is no access to it, and the cost of access is exceedingly high. I've read figures in the billions. This would potentially be a way of coming at the development of that. I think the Ontario government has expressed a great interest in developing it, but there's a question of who would pay for the infrastructure. That would still be the case with our idea, but it might be part of a bigger plan, and therefore maybe more cost-effective.

With respect to Quebec, and I'm just going across the country now, our partners at CIRANO who have been in business for many years now and who have done a lot of work for the

À titre d'universitaires — je suis un ancien bureaucrate, alors je ne suis pas exactement un universitaire — on se trouve un peu dans un dilemme sur la marche à suivre dans ce dossier. Honnêtement, c'est une des raisons pour lesquelles nous étions si enthousiastes à l'idée de témoigner devant le comité, car le sujet est au moins discuté publiquement à l'échelon politique pour la première fois.

**Le sénateur Tannas :** Un des problèmes quand on est le dernier à lever la main pour poser des questions est que toutes les bonnes questions ont déjà été posées.

**Le président :** Le sénateur Day passe après vous.

**Le sénateur Tannas :** Je vais vous laisser un peu de place. Nombre de mes questions portaient sur notre rôle ici. Je crois comprendre que vous bénéficiez de l'appui intellectuel de fonctionnaires au sein de ministères et autres. Il y a un intérêt. Voilà pourquoi nous sommes tous excités à la perspective de ce projet. Nous comprenons tous. Nous le voyons. Cependant, ce qui manque, c'est l'inspiration des leaders politiques, et peut-être qu'il nous incombe de trouver la façon d'être l'élément déclencheur qui fera en sorte que la classe politique fasse preuve de leadership.

La première fois que j'ai entendu parler de cette idée, c'était de la bouche d'une dirigeante politique en Alberta, qui n'en est plus une. Elle est maintenant animatrice de radio. Mais elle a soulevé cette idée.

Avez-vous déjà entendu d'autres premiers ministres provinciaux en parler? Pourriez-vous nous donner une petite idée des endroits où on serait ouvert à la chose, en fonction de ce que vous savez, pour nous aider à aguiller nos recommandations afin de faire bouger les choses?

**M. Sulzenko :** Je suis sûr que Kent aura des choses à ajouter. Il est clair que j'avance des hypothèses, mais je pense que les gouvernements de l'Ouest, notamment ceux de l'Alberta, de la Saskatchewan et des Territoires du Nord-Ouest, seraient très enthousiastes à l'idée de porter ce projet jusqu'à la prochaine étape, pour des raisons évidentes. C'est dans leur intérêt.

Je dirais aussi que le gouvernement de l'Ontario, avec lequel nous n'avons encore vraiment eu aucun contact direct, devrait être intéressé, car en théorie, ce trajet longerait le cercle de feu. L'ennui avec le cercle de feu ou le défi qui se pose là-bas est qu'il s'y trouve un incroyable dépôt potentiel de minéraux, mais auquel on n'a pas accès, et que le coût pour y accéder est excessivement élevé. J'ai lu qu'on parlait de milliards de dollars. Ce pourrait être une façon d'en arriver à exploiter ce gisement. Je pense que le gouvernement de l'Ontario s'est dit très intéressé à l'exploiter, mais il y a la question de savoir qui paierait l'infrastructure. Ce serait toujours le cas avec notre idée, mais cela pourrait s'inscrire dans un plan plus global qui pourrait, en conséquence, être plus rentable.

Je continue ma traversée du pays. En ce qui concerne le Québec, nos partenaires à CIRANO — il s'agit aussi de chercheurs universitaires — qui sont en affaire depuis

Government of Quebec as one of their main clients — they're also academic researchers — tell us that there would be great interest in Quebec because it would tie in with some of their own plans for their Plan Nord.

Now, I can't speak for the Atlantic, and again there's a question of, well, we're really talking because of access to tidewater in the Atlantic to Newfoundland and Labrador rather than to the Maritime provinces.

We think if properly explained and with good marketing, governments across the country should at least be interested in pursuing this to the next phase. Because of the enormous potential cost, they will surely want to have rigorous evidence-based research done before they can be cheerleaders into another phase.

**Senator Tannas:** Could you describe similar candidates in the indigenous communities? Who would you think we should be canvassing?

**Mr. Fellows:** We have talked informally with a number of groups. I think the School of Public Policy would be in a position to maybe give you a list further down the road. I'm hesitant to name any names right now off the top of my head, but there are a number of investment corporations that have been incorporated among several groups of First Nations that we have talked to, so we could definitely provide that information sometime after the hearing.

**Senator Tannas:** That would be great. The clerk will follow up with you. Thank you.

**Senator Day:** Gentlemen, thank you very much for explaining your concept. I'm from Atlantic Canada as well, and I think if you had had a partner from Atlantic Canada, a lot of those arrows would be different now than what they are. Be that as it may, we can talk about these.

You've settled on a northern corridor as being your preferential way to do this, rather than interconnecting further south with existing lines. I read your various explanations of opening up the North, which you just talked about, the Ring of Fire in Ontario and up into the Northwest Territories and Yukon. You talk about the advantage of establishing Canadian sovereignty that could flow from this, helping the indigenous groups that we've just talked about.

There are a lot of benefits for a northern corridor, but it would be tremendously more expensive than interconnecting further south. Do you agree with me on that?

**Mr. Sulzenko:** I'll let Kent comment on this as well, because it's a very important point that's been raised.

maintenant de nombreuses années et qui ont beaucoup travaillé pour le gouvernement du Québec, un de leurs principaux clients, nous disent que le Québec serait très intéressé, car cela cadrerait avec une partie de ses propres projets dans le contexte de leur Plan Nord.

Je ne peux pas parler pour l'Atlantique, et en raison de l'accès aux marées dans cette région, nous nous adressons plutôt à Terre-Neuve-et-Labrador qu'aux provinces maritimes.

Nous pensons qu'avec de bonnes explications et un bon marketing, les gouvernements de partout au pays devraient au moins être intéressés à se rendre jusqu'à la phase suivante. En raison du coût potentiel énorme, ils voudront sûrement que l'on mène des recherches rigoureuses fondées sur des preuves avant de nous encourager à passer à une autre phase.

**Le sénateur Tannas :** Pourriez-vous décrire des candidats semblables dans les collectivités autochtones? Selon vous, vers qui devrions-nous nous tourner pour recevoir un soutien?

**M. Fellows :** Nous avons parlé de façon informelle avec un certain nombre de groupes. Je pense que l'École de politiques publiques serait peut-être en mesure de vous donner une liste à un moment donné. J'hésite à vous donner des noms au pied levé, mais il y a un certain nombre de sociétés d'investissement qui ont été constituées en personne morale parmi plusieurs groupes de Premières Nations auxquels nous avons parlé, alors il est clair que nous pourrions vous fournir ces renseignements à un moment donné après l'audience.

**Le sénateur Tannas :** Ce serait génial. La greffière fera le suivi auprès de vous. Merci.

**Le sénateur Day :** Messieurs, merci beaucoup d'avoir expliqué votre concept. Je suis aussi originaire du Canada atlantique, et je pense que si vous aviez eu un partenaire de la région, un certain nombre de ces flèches seraient différentes de ce qu'elles sont maintenant. Quoi qu'il en soit, nous pouvons en parler.

Vous avez déterminé que vous préféreriez le faire par le truchement d'un corridor septentrional au lieu d'opter pour des interconnexions plus au sud au moyen des lignes existantes. J'ai pris connaissance de vos diverses explications pour ouvrir le Nord — dont vous venez de parler —, en passant par le cercle de feu en Ontario, jusqu'aux Territoires du Nord-Ouest et au Yukon. Vous parlez de l'avantage d'établir la souveraineté canadienne qui pourrait en découler et qui aiderait les groupes autochtones que nous venons de mentionner.

La création d'un corridor septentrional offre de nombreux avantages, mais elle coûtera considérablement plus cher qu'une interconnexion plus au sud. Êtes-vous d'accord avec moi là-dessus?

**M. Sulzenko :** Je vais laisser à Kent le soin de se prononcer aussi sur ce point, car c'est un argument très important qui a été soulevé.

Our concept here — maybe we haven't explained it that well — is to develop a corridor that would be complementary to the existing system and integrated with that so that we would have a system that worked better overall, which would also involve the diversion of some of the freight traffic to the northern part, freeing up opportunities in the southern part which are now encumbered by a lot of freight traffic.

I mean, if you live in Toronto, you have freight traffic right through the middle of the city, day and night, and there are huge urban congestion issues in the GTA. I'm just speculating again, but freeing up a freight line that goes through the middle of Toronto for other purposes would have a huge potential benefit for that city over time as it keeps growing.

We're really positing a bigger, more efficient system for all the needs that we have as we grow as an economy.

Now the actual latitude is notional, but certainly there's no point having another line right along the existing one because you're going through urban areas, which is one of the challenges we face.

**Senator Day:** I understand that, but you know those freight trains going through Toronto and south of Montreal are hauling oil from Alberta to refineries in New Brunswick. What we need is something a lot more real, the west to east pipeline that would take a lot of the freight. They go right by where I live in New Brunswick, and there are hundreds of railcars going by there on a daily basis because they can't be shipped by pipeline.

But there is a lot of interconnect in the east, and I just wondered if your future studies would provide for this. I understand why you go to Prince Rupert in the west and Vancouver being overcrowded now. I can understand that. But in the east, with the Port of Halifax, the Port of Saint John and others all the way along the St. Lawrence River, there is lots of opportunity that wouldn't require a line up through the northern part.

Will your study look into alternatives, or are you satisfied that the advantages of building a northern corridor outweigh this interconnect from west to east multi-modal, which is what would happen if we could build this corridor? I like the idea of a west-east access to tidal water, but I just think that the costs would be so much less south that we need to do now rather than the conceptualized northern corridor.

Could you comment on that?

Notre concept — peut-être que nous ne l'avons pas très bien expliqué — vise à créer un corridor qui viendrait s'ajouter au système en place et qui y serait intégré pour lui permettre de mieux fonctionner dans l'ensemble. Pour ce faire, une partie du trafic de marchandises serait redirigée vers le Nord, ce qui libérerait la partie sud actuellement congestionnée.

Ce que je veux dire par là c'est que, si vous vivez à Toronto, les camions de marchandises traversent en pleine ville, jour et nuit, et les problèmes de congestion sont énormes dans le Grand Toronto. Je ne fais encore que des suppositions, mais le fait de libérer une ligne de transport des marchandises qui passe en plein milieu de Toronto pour qu'elle serve à autre chose pourrait offrir des avantages de taille à cette ville qui continue de prendre de l'expansion.

Nous militons vraiment en faveur d'un système plus grand et plus efficace pour répondre à tous nos besoins au fur et à mesure de notre croissance économique.

La latitude réelle est théorique, mais il est clair que rien ne sert d'avoir une autre ligne de transport le long de celle que nous avons déjà, car elle traverse les zones urbaines — c'est d'ailleurs un de nos problèmes.

**Le sénateur Day :** Je comprends, mais vous savez que les trains de marchandises qui traversent Toronto et le sud de Montréal transportent du pétrole de l'Alberta jusqu'aux raffineries du Nouveau-Brunswick. Nous avons besoin de quelque chose de beaucoup plus concret, d'un oléoduc d'ouest en est qui transporterait une bonne partie des marchandises. Des centaines de wagons passent à proximité de chez moi au Nouveau-Brunswick tous les jours, car il est impossible d'envoyer le pétrole par oléoduc.

Cela dit, il existe de nombreuses interconnexions dans l'Est, et je me demandais simplement si vos futures études en tiendraient compte. Je comprends pourquoi vous passez par Prince Rupert dans l'Ouest, car Vancouver est congestionnée. Je peux le comprendre. Cependant, dans l'Est, avec le port d'Halifax, le port de Saint John et d'autres tout le long du St-Laurent, il existe bien des possibilités qui ne requerraient pas de ligne de transport septentrionale.

Votre étude se penchera-t-elle sur les solutions de rechange ou êtes-vous convaincu que les avantages de construire un corridor septentrional l'emporteraient sur l'interconnexion des transports multimodaux d'ouest en est, ce qui se produirait si nous pouvions construire ce corridor? J'aime l'idée d'un accès d'ouest en est aux eaux de marée, mais je pense que les coûts d'une ligne de transport au sud seraient beaucoup moins élevés que ceux du corridor septentrional conceptualisé.

Pourriez-vous vous prononcer sur ce point?

**Mr. Fellows:** From the academic side, I would regard this preliminary map as more or less a hypothesis which requires testing by additional study, and maybe not a hypothesis in one sense where it's yes or no on the entire pathing but different aspects.

You raise the point of potentially capitalizing on existing port activity in Eastern Canada. That's certainly something we would be very interested at looking at. I mean, why would we advocate constructing a new port when there's a port that is considerably underused or one that we could expand rather than starting from scratch somewhere else? We've made that case in terms of the West Coast ports, looking at land constraints in Vancouver, an expansion of the port of metro Vancouver, which is very unlikely because of the cost, so moving further up coast on that makes a considerable amount of sense.

In terms of the northern focus, I'll echo Mr. Sulzenko's comments that there are benefits in reducing congestion on the southern lines, and not just reducing congestion but overcoming some of the physical limitations of expansion on some of those lines. There's an issue right now with east-west transportation of oversized shipments. I'm thinking of particular manufactured capital that would be targeted for somewhere like Fort McMurray to be used in an oil sands facility. Trade east-west in that through Canada is very difficult because the current transportation corridor we have does not permit oversized shipments, so a lot of that ends up sourced out of the United States where in terms of construction cost it may or may not be lower cost and usually isn't. It's just we physically can't get it from Eastern Canada to Western Canada on the corridor we have now.

Looking at a longer-term plan out 20, 50 or 100 years, taking what we have observed from the past and projecting that on the future, a secondary transportation grid or rather an expansion of the current grid where we move considerable amount of that east-west transportation further north out of those existing centres becomes a reasonable hypothesis to pursue in terms of further research.

**Senator Day:** Let me just conclude by thanking you very much, but I'm hoping to encourage you to look at other alternatives down here. The line that the senator spoke about earlier, from Saint John, New Brunswick through to Montreal, when I was younger I used to travel on that line. It wasn't busy enough to keep going, but that was through Maine, and it saved many

**M. Fellows :** Du point de vue de la recherche universitaire, je prendrais cette carte préliminaire plus ou moins comme une hypothèse devant être vérifiée au moyen d'autres études, et peut-être pas une hypothèse en ce sens qu'on accepte ou on rejette en bloc tout le projet, mais plutôt une hypothèse sur différents aspects.

Vous soulevez l'argument de la possibilité de tirer parti de l'activité portuaire actuelle dans l'Est canadien. Il est clair que c'est une possibilité que nous aimerions beaucoup examiner. Pourquoi militerions-nous en faveur de la construction d'un nouveau port quand nous en avons un qui est considérablement sous-utilisé ou un autre qu'il serait possible d'agrandir au lieu de commencer à partir de rien ailleurs? Nous avons fait valoir ces arguments en ce qui concerne les ports de la côte Ouest; nous avons examiné les contraintes immobilières à Vancouver, la possibilité d'agrandir le port du Grand Vancouver, qui est très peu probable en raison des coûts, alors remonter plus haut le long de la côte a bien du sens.

En ce qui concerne l'intérêt pour le Nord, j'abonde dans le même sens que M. Sulzenko, qui affirme qu'il serait avantageux de réduire la congestion sur les lignes de transport méridionales, et pas seulement de réduire la congestion, mais aussi de dépasser certaines limites physiques de l'expansion d'une partie de ces lignes. Le transport d'est en ouest des cargaisons surdimensionnées pose actuellement problème. Je pense à des biens fabriqués en particulier pour servir dans les installations d'exploitation des sables bitumineux à des endroits comme Fort McMurray. Le commerce d'est en ouest de pareilles marchandises au Canada est très difficile étant donné que le corridor de transport dont nous disposons actuellement ne permet pas l'envoi des cargaisons surdimensionnées, si bien qu'une bonne partie de ces marchandises doit être fabriquée aux États-Unis où les coûts de construction ne sont généralement pas moins élevés. C'est juste qu'il nous est physiquement impossible de les expédier de l'Est canadien à l'Ouest canadien en empruntant le corridor que nous avons actuellement.

Si on prend le plan à long terme sur 20, 50 ou 100 ans, et on regarde en arrière pour prévoir l'avenir, la création d'un réseau de transport secondaire ou plutôt l'expansion du réseau actuel dans le cadre de laquelle nous déplacerions une grande partie du transport est-ouest plus au nord des centres existants devient une hypothèse qu'il est raisonnable d'étudier davantage.

**Le sénateur Day :** Permettez-moi de terminer en vous remerciant infiniment, mais j'espère vous encourager à envisager d'autres options dans le Sud. Quand j'étais plus jeune, j'avais l'habitude d'emprunter la ligne dont le sénateur a parlé tout à l'heure, qui partait de Saint John, au Nouveau-Brunswick, et qui passait par Montréal. Elle n'était pas suffisamment fréquentée



hours. So there's also interconnect with the east coast of the United States for high voltage transmission from our nuclear generating plant in southern New Brunswick that Quebec uses as well.

So those things are there but they just haven't been tied together. You could provide a very good service in tying some of these together with this multi-modal corridor.

**Mr. Sulzenko:** Mr. Chairman, what I take from this recent discussion is that when we look at the first pillar, the physical dimensions, we're encouraged to expand it more toward integration with the southern system and what changes might consequently be beneficial in the southern system as well as the new one.

We take that as some considerable interest.

**The Chair:** I call it the "Maritime lobby," but take it as you wish.

**Senator Day:** Just say yes.

**Senator Black:** I have two questions for you. For the purposes of this committee and for those who are watching, can you tell us what you envision in the corridor? We haven't heard that from you. I would like to hear that.

**Mr. Fellows:** As a minimal necessity, we would want to see road and/or rail. Those modes, in particular, are modes that have impacts all along the linear infrastructure. If you compare that to something like a transmission line or a pipeline, the issue in particular with pipelines is that when you construct a pipeline, you get considerable benefits at one end and you get potential benefits at the other end. Then, once the pipeline is constructed, you get very little in terms of benefits in the middle. If a pipeline is functioning adequately, you don't even know it's there.

With a road or a rail line, you are lowering those transportation costs, both out of a region and into a region, so for both exports and imports. It makes export of those resources and commodities we talked about earlier more economic. It also has a potential to dramatically reduce the cost of living in those regions.

That's where I start.

In terms of potential merit, electricity transmission lines follow closely behind, depending on the exact area on the potential corridor. That has to do with sources of generation and where those resources are located. We know we have good hydro potential in Manitoba, so it would make sense to try to build transmission lines out of Manitoba. It could be wind in other regions as well — getting those types of generation so that we can

pour qu'on continue de l'opérer, mais elle passait par le Maine. Elle nous permettait de gagner de nombreuses heures. Il y a donc aussi une interconnexion avec la côte Est des États-Unis en ce qui concerne la ligne de transport de haut voltage provenant de notre centrale nucléaire dans le Sud du Nouveau-Brunswick que le Québec utilise aussi.

Ces choses existent donc, mais on n'a simplement pas fait le lien entre elles. Vous pourriez offrir un très bon service en le faisant par le truchement de ce corridor de transport multimodal.

**M. Sulzenko :** Monsieur le président, ce que je retiens de cette discussion récente c'est que, lorsqu'on prend le premier pilier, les dimensions physiques, on est encouragé à l'accroître pour l'intégrer au système méridional et à tenir compte des changements qui pourraient ensuite profiter à ce système ainsi qu'au nouveau.

Nous estimons que cela offre un intérêt considérable.

**Le président :** Je l'appelle le « hall d'entrée des Maritimes », mais prenez-le comme vous voulez.

**Le sénateur Day :** Dites simplement oui.

**Le sénateur Black :** J'ai deux questions pour vous. Pour le comité et les téléspectateurs, pouvez-vous nous dire ce que vous envisagez dans le corridor? Vous n'en avez pas parlé, et nous aimerions que vous le fassiez.

**M. Fellows :** Au minimum, nous voudrions qu'il y ait une route, un chemin de fer ou les deux. Ces moyens de transport en particulier ont une incidence tout le long de l'infrastructure linéaire. Si vous les comparez à une ligne de transport ou à un oléoduc, un problème particulier est que lorsque vous construisez un oléoduc, vous obtenez des avantages considérables d'un côté et des avantages potentiels de l'autre. Ensuite, une fois qu'il a été construit, vous obtenez bien peu d'avantages au milieu. Si un oléoduc fonctionne adéquatement, vous ne savez même pas qu'il est là.

Avec une route ou un chemin de fer, vous réduisez les coûts de transport, tant vers l'extérieur que vers l'intérieur d'une région, donc à la fois pour les exportations et les importations. Cela fait en sorte que les exportations de ces ressources et marchandises dont nous avons parlé plus tôt soient plus économiques. Cela a aussi le potentiel de réduire de façon dramatique le coût de la vie dans ces régions.

C'est là que je commence.

Pour ce qui est du mérite potentiel, les lignes de transport d'électricité ne sont pas loin derrière, selon l'endroit exact dans le corridor potentiel. C'est une question de sources de production et d'emplacement des ressources. Nous savons que nous avons un bon potentiel hydroélectrique au Manitoba, alors il y aurait lieu d'essayer de construire des lignes de transport d'électricité qui partent de là-bas. Il pourrait aussi s'agir d'énergie éolienne dans

distribute them across different regional areas and reduce the reliance on smaller, less-economic generators, such as bunker fuel generators or coal generators.

**Senator Black:** Road, rail, transmission, query pipelines — what about fibre optics?

**Mr. Fellows:** Oh, yes, thank you. In terms of the IT infrastructure, fibre optic is another one of those critical components where you're able to distribute that among different regions.

In particular, this ties into the earlier idea we were talking about in terms of augmenting the existing grid. With fibre optic, it becomes important over time to build redundancies into that system, especially when you've got long-distance areas in the North. I know already in the Northwest Territories they're talking about trying to move to a ring system where all the infrastructure lines for fibre optic are in rings, so if you get a disconnect in one area, you can reroute along the other side of the ring. They are very sensitive to forest fires and other types of physical disruption.

**Senator Black:** Is there anything else you would include in that?

**Mr. Fellows:** Nothing immediately comes to mind. But beyond road and rail, I think we're fairly agnostic in terms of what could potentially fold in.

**Senator Black:** As a final question from me, I'm very interested in your view as to what you would have this committee do. If we were inclined to want to be supportive of this national initiative, what would you encourage us to do and think about?

**Mr. Sulzenko:** This is like a "what do you want for Christmas" question. Our immediate priority is to have sponsors of our research program. Sponsorship is how the school functions in all of its research programs. We don't get money from the University of Calgary, as such. The model for the school is to have various private-public partners sponsoring various research programs. That's the model, and that would be our priority.

If my wish could come true, it would be to encourage the Government of Canada, because you are part of the Government of Canada, to support in some way the research program that we're proposing. That would be a wonderful step.

I said earlier that there's a high degree of knowledge about this, even before our report was published, at the officials level. I don't want to speak for anybody specifically, but there was great interest that we pursue this. The remaining issue is how we get a consortium within the Government of Canada to help support it.

d'autres régions; il conviendrait de miser sur ces types de production d'énergie pour les distribuer entre différentes régions et réduire la dépendance aux sources d'énergie moins importantes et moins économiques, comme les combustibles de soute ou le charbon.

**Le sénateur Black :** Le transport par route et par chemin de fer, le transport électrique, les oléoducs — qu'en est-il de la fibre optique?

**M. Fellows :** Oh, oui, merci. Pour ce qui concerne l'infrastructure des TI, la fibre optique est un autre de ces éléments cruciaux qu'on peut distribuer entre différentes régions.

En particulier, cette question a un rapport avec ce dont nous parlions précédemment au sujet de l'agrandissement du réseau actuel. Avec la fibre optique, il devient important de prévoir des redondances dans le réseau au fil du temps, particulièrement dans des régions éloignées du Nord. Je sais déjà que dans les Territoires du Nord-Ouest, on envisage de tenter d'installer un réseau bouclé dans le cadre duquel toutes les lignes d'infrastructure de fibre optique sont disposées en boucles; ainsi, en cas de déconnexion dans une région, on peut rediriger le signal de l'autre côté de la boucle. Les fibres optiques sont très sensibles aux feux de forêt et aux autres perturbations physiques.

**Le sénateur Black :** Ajouteriez-vous quelque chose?

**M. Fellows :** Rien ne me vient immédiatement à l'esprit. Mais à part les routes et le chemin de fer, je pense que nous sommes assez agnostiques à cet égard.

**Le sénateur Black :** Je vous demanderais enfin ce que vous pensez que le comité devrait faire. Si nous étions enclins à appuyer cette initiative nationale, que nous encourageriez-vous à faire et à penser?

**M. Sulzenko :** C'est comme demander « Que voulez-vous pour Noël? » Notre priorité immédiate consisterait à trouver des parrains pour notre programme de recherche, car l'école recourt à des parrainages pour assurer le fonctionnement de tous les programmes de recherche. Nous n'obtenons pas de financement de l'Université de Calgary. L'école fait appel à divers partenaires privés et publics pour parrainer ses programmes de recherche. C'est son modèle, et ce serait notre priorité.

Si mon souhait pouvait se réaliser, j'encouragerais le gouvernement fédéral, dont vous faites partie, à soutenir de quelque façon le programme de recherche que nous proposons. Ce serait formidable.

J'ai indiqué plus tôt que l'initiative est bien connue des fonctionnaires, et c'était le cas avant même que notre rapport ne soit publié. Je ne veux parler de personne en particulier, mais certains souhaitaient vraiment que nous allions de l'avant. Reste à savoir comment nous formerons un consortium avec le gouvernement fédéral pour appuyer l'initiative.

We firmly believe that we need multiple sources of support, because we want to show that this is not on behalf of any one group. It's not a business initiative. It's not a government initiative. So we would like kind of almost a three-party consortium — public, private and then some not-for-profit or foundation support as well — so that the research that will come out of this, which will be peer-reviewed, will actually be recognized as impartial, non-partisan, or however you want to put it.

**Senator Black:** You have no asks for the Government of Canada — or the school has made no asks of the Government of Canada?

**Mr. Sulzenko:** I have to be careful here. We have had informal discussions —

**Senator Black:** I would expect so.

**Mr. Sulzenko:** — but they haven't crystallized into any commitment.

**The Chair:** I want to follow up on the question I asked initially, because the question of Arctic sovereignty is an important question policy-wise. We have the Danes, Russians, Chinese, Japanese, everybody kind of rummaging around. That's why I asked you if you could expand on your question of economic sovereignty. The more we economically integrate the North into the rest of the country, the less argument other countries have of picking up on it. Otherwise, they're going to pick us apart piece by piece, I think, over the next 30 or 40 years.

**Mr. Sulzenko:** That's been our assumption as well, and this will accelerate when the Northwest Passage becomes operational year round. I think that will be the tipping point for all these interests to start agitating from their perspective.

If Canada is active in the Arctic, that adds to our own credibility for whatever claims we may make, which will be incompatible with those of others. We already know what their positions are likely to be. That's one of the areas that we would actually have a separate study on, to look at it from an almost geopolitical perspective as to how important this is going to be over what period of time.

**The Chair:** It's important. The engineering problems — compared to the 19th century with the engineers looking out across the Prairies and northern and even southern Ontario to the mountains — my goodness gracious.

**Senator Wallin:** There's a record-breaking snowstorm in Saskatoon today, breaking 100-year records.

**The Chair:** That darn global warming.

**Senator Wallin:** And that's in the South, so we shouldn't worry about the North.

Nous sommes convaincus d'avoir besoin de sources multiples de soutien, car nous voulons montrer que nous n'agissons pas au nom d'un groupe quelconque. Ce n'est pas une initiative du milieu des affaires ou du gouvernement. Nous voudrions donc former une sorte de consortium composé de trois parties, soit des secteurs public et privé, ainsi que d'organisations sans but lucratif ou d'une fondation pour que la recherche issue de cette initiative, qui sera examinée par des pairs, soit considérée comme impartiale, non partisane ou peu importe le terme que vous voulez employer.

**Le sénateur Black :** Vous ou l'école ne demandez rien au gouvernement fédéral?

**M. Sulzenko :** Je dois faire attention ici. Nous avons eu des discussions non officielles...

**Le sénateur Black :** Je m'y attends bien.

**M. Sulzenko :** ... mais elles n'ont donné lieu à aucun engagement.

**Le président :** Je veux donner suite à ma question initiale, car la question de la souveraineté dans l'Arctique est importante sur le plan des politiques. Les Danois, les Russes, les Chinois, les Japonais, tout le monde s'intéresse à la région. Voilà pourquoi je vous ai demandé si vous pouviez nous en dire davantage sur la question de la souveraineté économique. Plus nous intégrons économiquement le Nord au reste du pays, moins les autres pays ont d'arguments pour le revendiquer. Sinon, ils vont nous mettre en pièce morceau par morceau au cours des 30 ou 40 prochaines années.

**M. Sulzenko :** C'est également ce que nous présumons, et cette tendance s'accélérera quand le passage du Nord-Ouest deviendra utilisable à l'année. Je pense que ce sera le moment charnière auquel tous ces pays commenceront à faire valoir leurs intérêts.

Si le Canada est actif dans l'Arctique, cela confère une plus grande crédibilité à nos revendications, lesquelles seront incompatibles avec celles d'autres pays. Nous savons déjà ce que leurs positions seront probablement. C'est un des domaines qui devraient faire l'objet d'une étude distincte pour examiner la question d'un point de vue presque géopolitique afin de déterminer à quel point ce sera important et pendant combien de temps ce le sera.

**Le président :** C'est important, si on compare les problèmes d'ingénierie à ce qu'ils étaient au XIX<sup>e</sup> siècle, quand les ingénieurs avaient comme perspectives les Prairies, en partant du Nord et même du Sud de l'Ontario jusqu'aux montagnes. Seigneur.

**La sénatrice Wallin :** Saskatoon est frappée par une tempête de neige aujourd'hui, ce qui bat des records datant de 100 ans.

**Le président :** C'est ce damné réchauffement climatique.

**La sénatrice Wallin :** Et c'est dans le Sud. Nous ne devons donc pas nous préoccuper du Nord.

**The Chair:** I'm not. Thank you, gentlemen. This was a great start to our look at this whole concept. Any other witnesses you think who would be helpful to us across the country that you could recommend to our clerks would be very much appreciated.

Tomorrow's meeting will be in 160 in Centre Block.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Thursday, October 6, 2016

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:31 a.m. to study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

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

[*English*]

**The Chair:** Good morning and welcome to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce. My name is David Tkachuk, and I am chair of this committee.

Today is our second meeting on the subject of our study on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

We are pleased to welcome today officials from Innovation, Science and Economic Development Canada: Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Strategic Policy Sector; and Andre Arbour, Manager, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Strategic Policy Sector.

Gentlemen, thank you for being with us today. We are pleased to be able to continue our hearings on this study with you both. Please proceed with your opening remarks, after which we will go to a question and answer period.

**Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Strategic Policy Sector, Innovation, Science and Economic Development Canada:** Thank you. We're happy to be here this morning as you consider the concept of a national infrastructure corridor. What I can speak to today that I hope you will find useful is Canada's telecommunications infrastructure as it relates to this concept.

My remarks will focus in large part on Canada's North, because as with other infrastructure in Canada, this is where we see some of the greatest gaps. I brought some slides that will guide us through why telecommunication networks are increasingly important, provide a very high-level overview on some of the technologies involved, discuss the current state of

**Le président :** Je ne m'en préoccupe pas. Merci, messieurs. Voilà qui a bien commencé notre examen de tout ce concept. Si vous pouviez recommander à nos greffières d'autres témoins de diverses régions du pays qui pourraient nous aider dans notre étude, nous vous en serions reconnaissants.

La séance de demain se tiendra dans la pièce 160 de l'Édifice du Centre.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le jeudi 6 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 31, pour étudier la création d'un corridor national visant à améliorer et à faciliter le commerce et les échanges intérieurs au Canada, et à faire rapport à ce sujet.

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

[*Traduction*]

**Le président :** Bonjour et bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce. Je m'appelle David Tkachuk, et je suis le président du comité.

La séance d'aujourd'hui est la deuxième que nous consacrons à notre étude sur la création d'un corridor national visant à améliorer et à faciliter le commerce et les échanges intérieurs au Canada.

Nous sommes heureux d'accueillir deux représentants d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada : Adam Scott, directeur, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique, et Andre Arbour, gestionnaire, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique.

Messieurs, nous vous remercions d'être des nôtres aujourd'hui. Nous sommes heureux de pouvoir compter sur votre contribution pour la poursuite de notre étude. Vous avez maintenant la parole pour vos observations préliminaires, après quoi nous passerons aux questions des membres du comité.

**Adam Scott, directeur, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique, Innovation, Sciences et Développement économique Canada :** Merci beaucoup. Je suis heureux d'être ici avec vous ce matin pour participer à votre étude sur le concept d'un corridor national d'infrastructures. Je peux vous parler aujourd'hui — en espérant que cela vous sera utile — du rôle que pourrait jouer l'infrastructure des télécommunications du Canada dans le cadre de ce concept.

Mes commentaires porteront principalement le Nord canadien, car c'est dans cette région que l'on déplore les lacunes les plus importantes à ce chapitre, comme c'est également le cas pour toutes les autres infrastructures canadiennes. Je vous ai fourni des diapositives qui nous aideront à vous faire comprendre l'importance croissante des réseaux de télécommunications,

telecommunications infrastructure, and lastly, present some considerations specific to the notion of shared infrastructure within a corridor.

I'm joined by Andre Arbour, who works with me on broadband policy issues.

Turning to slide 2, when I talk about the value of the Internet these days, I don't need to give as strong of a sales pitch as I did in years past. The importance of the Internet to the social and economic well-being of Canadians is widely appreciated. This infrastructure supports education, government services and businesses, both large and small, in addition to transmitting Canadian culture and connecting families and friends.

I would like to highlight that in remote communities the need is even greater. How much more valuable is Internet banking, for example, when the nearest bank branch is an airplane ride away? How can you attract workers to a remote location if you can't offer them reliable communications with loved ones back home?

Slide 3: The importance of the Internet is clear and the demand is growing. With more and more services moving online, usage is increasing and continual network upgrades are essential. Network equipment provider Cisco estimates that Internet traffic will increase threefold between last year and 2020.

The job is never done and the network is never finished. That is true everywhere in Canada, including in the North. In fact, what we hear from northern service providers is that the network capacity they add gets consumed extremely quickly. No matter how big a pipe they build, consumers will fill it.

Slide 4: I would like to spend a couple of minutes talking about some of the specific technologies involved. We use an awful lot of analogies when we're talking about the Internet, so I find it useful to talk a bit about some of the physical infrastructure that makes up our digital networks. This is the actual stuff that would go into a corridor.

Specifically, I'll be talking about backbone infrastructure as opposed to what is often called the last mile. You can think of backbone as the major highways of the network, and the last mile is the equivalent of local roads that connect individual buildings.

Fibre optic cable is widely accepted as the fastest backbone technology with the highest quality of service. Deployment costs range from approximately \$5,000 to \$10,000 per kilometre for

à vous donner un aperçu de certaines des technologies utilisées, à discuter de l'état actuel de l'infrastructure des télécommunications et, enfin, à présenter quelques considérations relatives à la mise en commun d'un corridor d'infrastructures.

Je suis accompagné de M. Andre Arbour qui travaille avec moi dans les dossiers stratégiques touchant la diffusion à large bande.

Passons à la diapositive 2. Quand je parle d'Internet aujourd'hui, je n'ai plus besoin d'en vanter les mérites autant qu'auparavant. L'importance d'Internet pour le bien-être socioéconomique des Canadiens est largement reconnue. Cette infrastructure appuie l'éducation, les services gouvernementaux et les entreprises, aussi bien les petites que les grandes, en plus de transmettre la culture canadienne et de permettre aux familles et aux amis de rester en contact.

J'insiste sur le fait que le besoin est encore plus criant dans les collectivités éloignées. Internet ne devient-il pas un outil nettement plus précieux pour effectuer des transactions bancaires quand la banque la plus proche n'est accessible que par avion? Comment peut-on attirer des travailleurs dans une collectivité éloignée si l'on ne peut leur offrir des moyens fiables de communiquer avec leurs proches à la maison?

Nous passons à la diapositive 3. L'importance d'Internet est évidente, et la demande est croissante. Avec la multiplication des services en ligne, le réseau que nous sollicitons de plus en plus se doit d'être continuellement mis à niveau. Le fournisseur d'équipement de réseau Cisco estime que le trafic Internet aura triplé en 2020 par rapport à son niveau de l'an dernier.

Le travail n'est jamais terminé, et le réseau n'est jamais définitif. Cela est vrai partout au Canada, y compris dans le Nord. En fait, les fournisseurs de service dans le Nord affirment que la capacité ajoutée au réseau dans cette région est absorbée extrêmement rapidement. Peu importe la capacité qu'ils ajouteront ainsi, les utilisateurs locaux s'en serviront toujours.

J'aimerais maintenant prendre un instant pour parler de quelques-unes des technologies utilisées dont nous traitons à partir de la diapositive 4. Comme nous avons énormément recours à des analogies en parlant d'Internet, j'estime qu'il est utile de bien comprendre l'infrastructure physique qui compose certains éléments de nos réseaux numériques. On parle ici des véritables actifs qui seraient déployés dans un corridor d'infrastructures.

Je traiterai plus précisément de l'infrastructure de base, plutôt que de ce que l'on appelle couramment le « dernier kilomètre ». On peut voir l'infrastructure de base comme étant les principales autoroutes du réseau, tandis que le « dernier kilomètre » est davantage l'équivalent des routes locales qui relient différents édifices.

Il est largement reconnu que le câble à fibres optiques est la technologie de base la plus rapide offrant la meilleure qualité de service. Les coûts de déploiement vont d'environ 5 000 à

a simple above-ground deployment to over \$50,000 per kilometre for a buried installation or for traversing more difficult terrain.

Fibre cuts do occur and can be extremely disruptive, which is why it is preferable, where possible, to design the network in a ring as opposed to a single linear cable. Redundancy is a key theme when discussing telecommunications, especially as our reliance on these networks grows.

Microwave is a more economical solution than fibre. It uses a series of antennas and radios mounted on towers to send information, hopping wirelessly from one point to another. Typical distances between radio towers are roughly 5 to 30 kilometres, and each hop on the network can cost in the order of a half million dollars for a new build in a rural area. While cheaper to build than fibre, operating and maintaining microwave towers in harsh remote environments is by no means a trivial endeavour.

Slide 5: I will talk a little bit about satellite technology, which is relied on heavily in very remote areas, such as the far North.

Satellites tend to have more capacity constraints and are subject to greater signal delay. The added delay is simply a function of the laws of physics; it takes a long time for the signal to travel to the satellite in orbit and back down to earth. However, this is still a very important technology for serving certain areas cost-effectively.

A typical remote satellite installation would have a large dish in the community that links up to the satellite and then local last mile infrastructure using either wireless or wired networks connecting the individual buildings.

We do on occasion hear of satellite outages. In fact, earlier this week, one of the key telecommunications satellites for Northern Canada was temporarily out of service, which caused significant disruptions for northern communications. It affects everything from the phone network to air communication, Internet banking, ATM and credit card payment systems, so it is a significant deal when the network goes down.

Slide 6: Overall the telecommunications infrastructure in Canada is very good. The private sector invests billions of dollars each year into network maintenance and upgrades. As a result, most Canadians have access to high-end telecommunication networks. Nationally, over 99 per cent of households have access to at least lower tiers of broadband Internet, and we are seeing very rapid improvement in the higher speeds as well.

10 000 \$ par kilomètre pour un simple projet de surface jusqu'à plus de 50 000 \$ par kilomètre pour une installation souterraine ou pour des travaux en terrain plus accidenté.

Comme il peut survenir des coupures de fibres qui sont très dérangeantes, il est préférable, lorsque cela est possible, de concevoir un réseau en anneau au lieu d'utiliser un seul câble linéaire. La redondance revêt une grande importance lorsqu'il est question des télécommunications, surtout que nous dépendons de plus en plus de ces réseaux.

La technologie par micro-ondes est moins coûteuse que celle par fibres. Elle utilise une série d'antennes et de radios fixées sur des tours pour transmettre de l'information sans fil, par bond, d'un point à un autre. En général, les distances entre les tours radio sont d'environ 5 à 30 kilomètres, et chaque bond peut coûter quelque 500 000 \$ dans le cas de nouvelles constructions dans des zones rurales. Même si le coût de construction est moins élevé que celui d'un réseau misant sur des fibres, le travail d'exploitation et d'entretien des tours à micro-ondes dans des conditions difficiles et dans des milieux éloignés n'est pas une mince affaire.

Je vais vous parler brièvement de la technologie des satellites qui est illustrée à la diapositive 5. Cette technologie est grandement utilisée dans les régions très éloignées, comme le Grand Nord.

Les satellites présentent habituellement plus de contraintes de capacité et sont plus à risque de connaître des retards dans la transmission du signal. Le temps supplémentaire requis s'explique en fait par les lois de la physique : le signal a besoin de plus de temps pour se rendre au satellite en orbite et en revenir. Toutefois, cette technologie est encore très utile pour desservir certains secteurs de façon rentable.

Dans une zone éloignée, il faut généralement installer dans la localité une grande soucoupe qui assure la liaison avec le satellite en utilisant l'infrastructure du dernier kilomètre grâce à un réseau sans fil ou câblé, de manière à brancher chaque bâtiment.

Nous entendons parler à l'occasion de pannes de satellite. Ainsi, l'un des principaux satellites de télécommunications desservant le nord du Canada s'est retrouvé temporairement hors service plus tôt cette semaine, ce qui a grandement perturbé les communications dans le Nord. Une telle panne de réseau a d'importantes répercussions; elle entrave toutes les activités, des échanges téléphoniques jusqu'aux communications aériennes en passant par les services bancaires en ligne, les guichets automatiques et les systèmes de paiement par carte de crédit.

Passons à la diapositive 6. Dans l'ensemble, l'infrastructure des télécommunications est très bonne. Le secteur privé investit des milliards de dollars chaque année dans la maintenance et la mise à niveau du réseau. Ainsi, la plupart des Canadiens ont accès à des réseaux de télécommunications de qualité supérieure. À l'échelle nationale, plus de 99 p. 100 des ménages ont accès à des services Internet à large bande, tout au moins au palier inférieur, et nous observons une amélioration rapide dans les vitesses supérieures également.

Network speeds in the North are not as good. There is also less resiliency. It is worth noting there is significant variance even across the territories in the North, with Nunavut's remote communities proving among the most difficult to serve. The northern regions of the provinces, especially Manitoba and Quebec, tend to look similar to Nunavut in terms of the broadband coverage.

Slide 7: We brought a map. There is a particular challenge in improving connectivity to satellite-dependent communities, those that are not served by terrestrial networks. We've identified them on the map to show just how remote some of them are. Many of these communities are also not connected to the electrical grid and do not have year-round road access.

To give a sense of the scope of the connectivity challenge, I'd like to point out that the three territories have a population smaller than Prince Edward Island distributed across a land mass of over 4 million square kilometres.

Backbone transport remains the biggest challenge in communities that are currently satellite-dependent. There simply isn't enough capacity coming into the community to satisfy growing demand.

[Translation]

Slide 8 shows that the government role in deploying networks has been small in relation to the private sector, and focused on areas where the business case is especially challenging.

However, there are a number of government-supported initiatives under way, at various stages of implementation, to improve Canadian connectivity.

In Budget 2014, the government announced the Connecting Canadians program, which is on track to bring broadband to roughly 300,000 households.

In addition, in Budget 2016, the government announced up to \$500 million in funding over five years to expand broadband to rural and remote communities.

On slide 9, you can see that there are a number of provincial and territorial projects at various stages of implementation. For example, the Northwest Territories is building the Mackenzie Valley Fibre Link, a fibre optic project that will run from Fort Simpson to Tuktoyaktuk. Construction of this project is well under way.

Dans le Nord, la vitesse du réseau n'est pas aussi bonne. Sa résilience est également moins grande. Il convient de noter que les écarts sont considérables même d'un territoire à l'autre, alors que ce sont les collectivités éloignées du Nunavut qui ont le plus de difficulté à obtenir des services. La situation des régions nordiques des provinces, plus particulièrement du Manitoba et du Québec, est semblable à celle du Nunavut en ce qui a trait à la couverture de la large bande.

À la diapositive 7, nous vous proposons une carte. Il est particulièrement difficile d'améliorer la connectivité dans les localités qui dépendent d'une connexion par satellite et qui ne sont pas couvertes par des réseaux terrestres. Nous avons indiqué l'emplacement de ces collectivités sur une carte pour que vous puissiez bien comprendre à quel point certaines d'entre elles sont éloignées. Bon nombre de ces collectivités ne sont pas non plus branchées au réseau de distribution électrique et ne sont pas accessibles par la route toute l'année.

Pour que vous puissiez bien saisir l'ampleur des difficultés liées à la connectivité, vous devez savoir que les trois territoires comptent une population plus petite que celle de l'Île-du-Prince-Édouard et que cette population est répartie sur une superficie de plus de 4 millions de kilomètres carrés.

Le transport de base demeure le plus grand défi dans les collectivités qui dépendent présentement d'une connexion par satellite. La capacité offerte aux collectivités n'est tout simplement pas suffisante pour répondre à la demande croissante.

[Français]

À la diapositive 8, par rapport au secteur privé, le gouvernement a joué un rôle relativement minime dans le déploiement des réseaux et s'est concentré sur des secteurs pour lesquels il est particulièrement difficile de mener une analyse de rentabilité.

Par contre, un certain nombre d'initiatives soutenues par le gouvernement et qui visent à améliorer la connectivité au Canada sont en cours et se trouvent à différentes étapes de mise en œuvre.

Dans le budget de 2014, le gouvernement a annoncé le programme Un Canada branché qui vise à offrir l'accès au service Internet à large bande à près de 300 000 ménages.

Par ailleurs, dans le budget de 2016, on a annoncé un financement maximal de 500 millions de dollars sur cinq ans visant à élargir l'accès au service Internet à large bande dans les collectivités rurales et éloignées.

À la diapositive 9, vous verrez que l'on compte un certain nombre de projets principaux et territoriaux qui se trouvent à différentes étapes de mise en œuvre. Par exemple, les Territoires du Nord-Ouest travaillent à la construction du MacKenzie Valley Fiber Link, un projet de fibre optique qui s'étendra de Fort Simpson à Tuktoyaktuk. Les travaux de ce projet sont bien avancés.

On slide 10, you can see that Yukon is prioritizing redundancy and planning a fibre optic network extension to create a ring infrastructure to help ensure continuity of service in the case of a fibre cut.

[English]

[English]

Slide 11: There is a long-established symbiosis between telecommunication networks and other infrastructure. You can think all the way back to the telegraph lines that used to run alongside our railways. Today, not only do we use the analogy of information highways, but there are literally fibre optic cables running underneath our roads, and Internet service providers also run strands of fibre on utility poles over our heads.

Such coordination should be encouraged and enhanced. Digging up existing roads or laying new roads, in a planned and coordinated way, can minimize the cost and the public disruption of network deployment. Tower sharing can be used to keep costs low and reduce environmental and aesthetic impacts.

The European Commission recently released a study showing that efficient use of existing infrastructure can lower the cost of deploying a fibre network by up to 58 per cent.

On slide 12, I've highlighted a few organizations looking into various aspects of northern telecommunications infrastructure. Our experience cooperating with these groups has been extremely positive and productive. There are strong relationships within the federal family, as well as with provincial and territorial governments and the private sector. Significant work has been undertaken to assess needs, conceive of solutions and estimate costs.

This is a very big topic, and I've tried to cram a lot of things into my opening remarks. We're, of course, very happy to answer your questions.

**Senator Black:** Gentlemen, thank you very much for being here. It's very interesting.

I'm interested in understanding that if a so-called northern corridor were to advance, your view is that part of that northern corridor would be the technology, whether it's fibre optic or satellite or some combination thereof, to provide enhanced broadband service to the North. That's the essence of your testimony.

À la diapositive 10, on voit que le Yukon se penche en priorité sur la question de la redondance et planifie une extension du réseau de fibre optique afin de créer une infrastructure en anneau qui permettra d'assurer la continuité du service en cas de panne.

De son côté, avec son Plan Nord, le Québec se trouve à l'étape de la conception d'un projet de fibre optique qui permettra de brancher des collectivités de la région du Nunavik qui dépendent présentement de services par satellite.

[Traduction]

Nous en sommes maintenant à la 11<sup>e</sup> diapositive. Il existe depuis longtemps une symbiose entre les réseaux de télécommunications et d'autres infrastructures. On peut même remonter jusqu'aux lignes télégraphiques qui longeaient à l'époque nos chemins de fer. De nos jours, non seulement utilise-t-on l'analogie de l'autoroute de l'information, mais on retrouve effectivement des câbles de fibres optiques sous nos routes tandis que les fournisseurs de services Internet font passer des brins de fibres sur les poteaux électriques au-dessus de nos têtes.

Il faudrait encourager et mettre en valeur les travaux de coordination de cette nature. Si l'on réussit à creuser les routes existantes ou à aménager de nouvelles routes en coordonnant et en planifiant les travaux, il devient possible de minimiser les coûts du déploiement du réseau ainsi que les perturbations pour la population. Il serait possible de partager des tours pour maintenir les coûts bas et réduire les répercussions environnementales et esthétiques.

Récemment, la Commission européenne a publié une étude qui démontre que l'utilisation efficiente de l'infrastructure existante peut entraîner une diminution du coût de déploiement d'un réseau de fibres optiques pouvant atteindre 58 p. 100.

À la 12<sup>e</sup> diapositive, je mentionne quelques-unes des organisations qui étudient différents aspects de l'infrastructure des télécommunications dans le Nord. Notre expérience de travail en collaboration avec ces groupes a été très positive et productive. Il existe des liens solides au sein de la famille fédérale et avec les gouvernements provinciaux et territoriaux et le secteur privé. Un travail considérable a été entrepris pour évaluer les besoins, trouver des solutions et estimer les coûts.

Il s'agit d'un sujet très large, et j'ai essayé de parler de beaucoup de choses dans ma déclaration préliminaire. Bien entendu, nous serons très heureux de répondre à vos questions.

**Le sénateur Black :** Messieurs, je vous remercie beaucoup de votre présence. C'est très intéressant.

Je voudrais comprendre quelque chose. Si l'on devait aménager un corridor nordique, comme on l'appelle, vous êtes d'avis que cela inclurait de la technologie — qu'il s'agisse de la technologie de fibre optique ou de celle des satellites, ou une combinaison des deux — destinée à fournir un meilleur service à large bande dans le Nord. C'est, pour l'essentiel, ce que vous dites.



**Mr. Scott:** In essence, yes. In my view, the efficiencies are so great.

**Senator Black:** Absolutely. In terms of looking forward, do you have any view as to what the best form of technology would be, recognizing that we are literally looking decades forward?

**Mr. Scott:** Fibre is definitely the ideal. Given the choice and all else being equal, I think virtually everyone would choose fibre. It does become extremely cost prohibitive in certain cases. You're literally talking about booking special ships years in advance that can deploy fibre on the bed of the ocean floor. That's why I wanted to spend some time talking about the physical network, because it is that complicated.

**Senator Black:** If a proposed corridor was running from Labrador through Ring of Fire, up to Fort McMurray and through to Prince Rupert, which is conceptually the concept, does that meet the needs that you have described?

**Mr. Scott:** It would meet some of them. You'd probably want to overlay the two maps — our map of need versus the map of the proposed corridor — and I know there would certainly be some overlap. It would not meet all the need.

**Senator Black:** Your concern is broadband service to Northern Canada. That's what you worry about.

**Mr. Scott:** That's the area of greatest need for sure.

**Senator Black:** Are you able to comment in respect of this fibre optic network, if it were to be built through this northern corridor completely, do you have any sense of what that would cost?

**Mr. Scott:** Through the northerner corridor specifically, no.

**Andre Arbour, Manager, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Strategic Policy Sector, Innovation, Science and Economic Development Canada:** If you were building such a corridor, it would involve actual all-weather roadways or electrical grid. The incremental cost of adding fibre optics is extremely low. It's such that hydro utilities, when they're extending electrification, will put in their own fibre for the heck of it or just for their own use because the incremental cost is so low in those cases.

**Senator Black:** That's helpful to know. If there were other assets going in there, and of course there would be, whether it's electricity or pipelines or rail links, you're saying the incremental cost to add fibre optic would be comparatively low?

**Mr. Arbour:** That is right.

**Senator Tannas:** Thank you for being here, gentlemen. Just so we get this out of the way: Are you aware of the study that the School of Public Policy has placed with respect to the northern

**M. Scott :** Essentiellement, oui. À mon avis, les gains d'efficacité sont excellents.

**Le sénateur Black :** Absolument. Avez-vous une idée de ce qui constituerait la meilleure forme de technologie, tout en sachant que nous parlons littéralement des décennies à venir?

**M. Scott :** La fibre est certainement la technologie idéale. Compte tenu du choix, et toutes choses étant égales par ailleurs, je crois que pratiquement tout le monde opterait pour la fibre. Dans certains cas, cela devient extrêmement cher. Il s'agit littéralement de réserver des années à l'avance des navires spéciaux qui peuvent déployer la fibre dans le fond océanique. Voilà pourquoi je voulais vous parler du réseau physique, car c'est tellement compliqué.

**Le sénateur Black :** Est-ce qu'un corridor partant du Labrador et se rendant jusqu'à Prince Rupert en passant par le Cercle de feu et Fort McMurray — ce qui correspond à l'idée proposée — comblerait les besoins que vous avez décrits?

**M. Scott :** Il en comblerait une partie. On voudrait probablement superposer les deux cartes — notre carte des besoins et celle du corridor proposé —, et je sais qu'il y aurait certainement des éléments communs. Tous les besoins ne seraient pas comblés.

**Le sénateur Black :** Ce qui vous préoccupe, c'est d'étendre les services à large bande dans le Nord du Canada.

**M. Scott :** C'est assurément à cet égard que les besoins sont le plus pressants.

**Le sénateur Black :** Si le réseau de fibres optiques dont nous parlons devait être mis en place dans tout le corridor nordique, avez-vous une idée de ce que cela coûterait?

**M. Scott :** Pour le corridor nordique en particulier, non.

**Andre Arbour, gestionnaire, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique, Innovation, Sciences et Développement économique Canada :** Si l'on devait construire un corridor comme celui-là, cela comprendrait des routes toutes saisons et un réseau de distribution d'électricité. Les coûts supplémentaires liés à l'ajout de fibre optique sont extrêmement faibles. En fait, lorsqu'ils élargissent le réseau électrique, les services d'hydroélectricité mettent leur propre fibre optique pour le plaisir de la chose ou simplement pour leur propre usage, car les coûts supplémentaires sont tellement faibles dans ce cas.

**Le sénateur Black :** C'est utile de le savoir. Vous dites que s'il devait y avoir d'autres ressources là-bas, et bien sûr ce serait le cas — qu'il s'agisse d'un réseau électrique, d'un oléoduc ou de liaisons ferroviaires —, les coûts liés à l'ajout de fibre optique seraient relativement faibles?

**M. Arbour :** C'est exact.

**Le sénateur Tannas :** Je vous remercie de votre présence, messieurs. Je vous pose la question pour en finir tout de suite. Connaissez-vous l'étude qu'a publiée l'École de politique publique

corridor? You've mentioned that electrical transmission lines and the towers they use can also be used for fibre optics. Can they also be used as the transmitter towers, or is that more difficult?

**Mr. Arbour:** It is possible to use it for microwave. You tend to not because it's better to have a higher height, given the train, because they rely on a line of sight.

Also, if you're already stringing cable along telephone poles, you might as well just put in fibre.

**Senator Tannas:** The northern corridor obviously doesn't swoop way north in any spot that's being proposed, except maybe in Labrador it would cross 60, and it could vary a little bit, but if we had fibre running across that far north, does that help? There would still have to be a series of transmitters that would take it the rest of the way, but getting it that far on fibre so you can cut down on the number of times you have to retransmit in order to get up there, does it make a difference in quality?

**Mr. Scott:** Absolutely, and it's true in the south as well, the further you can push fibre out into the network. The core of the telecommunications infrastructure is heavily fibre-based. We hear now in urban areas about pushing fibre all the way to the home, so it's certainly advantageous to move that high-capacity fibre further out. It makes it easier to jump off from that trunk line with a microwave. By extension, it also reduces the need to rely on satellite, so that frees up satellite capacity for the areas where it's most needed. It's advantageous for everyone to move more people onto fibre.

**Senator Tannas:** My next question is brief. You are the Department of Innovation, Science and Economic Development. We heard testimony yesterday from these bright fellows looking for \$800,000 to go the next leg of their study. Can you tell us who they need to apply to at your shop to for that kind of money? Do you dole out research grants or do you do them all yourselves?

**Mr. Scott:** Eight hundred thousand is six times my entire O&M budget for the year, so if they knock on my door they'll be disappointed.

**Senator Tannas:** That's okay; what can you spare us?

**Mr. Scott:** We'd certainly be open to talking to them and helping them negotiate through the department and finding what money might be available to advance. That's the only honest answer I can give.

**Senator Enverga:** Thank you for coming here, gentlemen.

concernant le corridor nordique? Vous avez dit que les lignes de transport d'électricité et les tours peuvent aussi être utilisées pour la fibre optique. Peuvent-elles également être utilisées comme tours de transmission, ou est-ce plus difficile?

**M. Arbour :** Il est possible de les utiliser pour la technologie par micro-ondes. On a tendance à ne pas le faire parce qu'il est préférable qu'elle soit à une hauteur supérieure, car elle nécessite une visibilité directe.

De plus, si l'on fait déjà passer des câbles le long de poteaux de téléphone, on pourrait alors très bien y installer des fibres.

**Le sénateur Tannas :** Évidemment, le corridor nordique ne se rend pas si loin que cela dans le Nord, peu importe l'endroit proposé, sauf peut-être au Labrador, où il traverserait le 60<sup>e</sup> parallèle, et cela pourrait varier un peu, mais est-ce que l'installation de fibres jusque dans le Grand Nord serait utile? Il faudrait qu'il y ait tout de même une série de transmetteurs, mais étendre le réseau aussi loin de sorte qu'on puisse réduire le nombre de fois qu'il faut faire la retransmission, cela fait-il une différence sur le plan de la qualité?

**M. Scott :** Absolument, et c'est également vrai pour le sud du pays : plus on peut intégrer la fibre optique. Les infrastructures de télécommunications sont fortement centrées sur la fibre optique. Dans les zones urbaines, on encourage maintenant son utilisation dans les résidences, et il est donc certainement avantageux d'étendre l'utilisation de fibres à grande capacité encore plus loin. C'est alors plus facile de faire les liens avec la technologie par micro-onde. Par extension, on dépend moins de la technologie des satellites, de sorte qu'elle est utilisée dans les régions qui en ont le plus besoin. Étendre le réseau de fibres optiques est avantageux pour tout le monde.

**Le sénateur Tannas :** Ma prochaine question est brève. Vous représentez le ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique. Hier, des témoins brillants nous ont dit qu'ils avaient besoin de 800 000 \$ pour passer à la prochaine étape de leur étude. Pouvez-vous nous dire à qui dans votre ministère ils doivent présenter leur demande pour ce type de montant? Accordez-vous des subventions de recherche ou vous faites tout vous-mêmes?

**M. Scott :** Ce montant est six fois plus élevé que mon budget de F et E pour l'année, et ils seront donc déçus s'ils frappent à ma porte.

**Le sénateur Tannas :** Cela va; que pouvez-vous nous épargner?

**M. Scott :** Nous serions certainement prêts à discuter avec eux et à les aider à négocier et à déterminer l'argent qu'il serait possible d'avancer. C'est la seule réponse franche que je peux leur donner.

**Le sénateur Enverga :** Je vous remercie de votre présence, messieurs.

I was looking at Slide 10, and I just saw that the cable, the fibre optic link, will be going through the water. Is that right? Is it cheaper through the water or through land-based cabling connections?

**Mr. Arbour:** It definitely depends a lot on the local terrain where you are. On average, submarine cables are much more expensive than building on roads, but all communities don't have any existing road access already so, for the most part, it would be prohibitively expensive to try and maintain and operate a cable through these long stretches above ground.

The submarine cable is more cost effective in these areas. These communities are only accessible by ship or plane, and they bury the cable in the sea floor where it's safe and secure.

**Senator Enverga:** I can still remember when there was a national corridor that they were trying to plan, and they were trying to eliminate the fact that they go close to the water. I'm hoping that on this particular fibre project, it will be easier to have a nationwide passage through the waters in the Arctic.

Because most of the Arctic would be affected by climate change, we will be sure to distribute communications under water. Is that easier for you, considering the environmental impact that they always claim whenever we contemplate a land-based system?

**Mr. Scott:** It is certainly preferable, in these specific cases, to go with the marine route, but I think what we are realizing very quickly is environmental impact depends a lot on the specific geography. The fibre itself is actually quite narrow, so an environmental assessment would be part of any infrastructure build. But we're talking a thin fibre, so typically, the impact is relatively small compared to other infrastructure. When you look at the map, you can imagine it being quite large given the territory it covers, but the fibre is so narrow that the impact is minimal.

**Senator Day:** Just so it's clear in my mind, would planners prefer to either bury or use submarine cable for fibre optic, rather than poles?

**Mr. Scott:** No. Where there are existing poles and infrastructure, that quickly becomes the most economic and efficient option. The preponderance of the aquatic delivery is only because we're talking about communities where there are no roads. If you get to the point where you are installing roads or even rail lines or whatever it may be, the economics change dramatically towards using that infrastructure.

J'étais en train d'examiner la 10<sup>e</sup> diapositive, et je viens de voir que la liaison à fibres optiques passera sous l'eau. Est-ce exact? Qu'est-ce qui coûte le moins cher? Cette option ou bien une connexion terrestre?

**M. Arbour :** Cela dépend certainement beaucoup du terrain. Règle générale, les câbles sous-marins coûtent bien plus cher que ce que l'on fait sur les routes, mais toutes les collectivités n'ont pas déjà des accès routiers et donc, dans la plupart des cas, un long câble en surface coûterait extrêmement cher.

Dans ces zones, le câble sous-marin est une option plus économique. On ne peut se rendre dans ces collectivités que par bateau ou par avion, et on enterre le câble dans le fond marin, là où c'est sécuritaire.

**Le sénateur Enverga :** Je me rappelle encore qu'en essayant de planifier la création d'un corridor national, on essayait d'éliminer le fait qu'il passait près des eaux. J'espère que dans le cas du projet de fibres optiques, il sera plus facile d'avoir un passage pancanadien dans les eaux de l'Arctique.

Parce que les changements climatiques ont des répercussions sur la majeure partie de l'Arctique, nous veillerons à ce que les communications passent sous l'eau. Est-ce plus facile pour vous, compte tenu des incidences environnementales dont il est question chaque fois que nous envisageons l'adoption d'un système terrestre?

**M. Scott :** Dans ces cas précis, il est certainement préférable d'opter pour une voie maritime, mais je crois que nous comprenons très vite que l'incidence environnementale dépend beaucoup des facteurs géographiques. La fibre en tant que telle est assez étroite, et toute conception d'infrastructure inclurait une évaluation environnementale. Or, nous parlons d'une fibre mince et donc, généralement, les répercussions sont assez faibles comparativement à d'autres infrastructures. En examinant la carte, on peut imaginer que c'est assez imposant compte tenu du territoire couvert, mais la fibre est tellement étroite que les répercussions sont minimales.

**Le sénateur Day :** Je veux simplement m'assurer de bien comprendre. Les planificateurs préfèrent-ils enterrer un câble ou utiliser un câble sous-marin pour la fibre optique, plutôt que d'utiliser des poteaux?

**M. Scott :** Non. Lorsqu'il y a déjà des poteaux et des infrastructures, cela devient l'option la plus économique. Si l'on utilise la voie maritime dans de nombreux cas, c'est seulement parce qu'il s'agit de collectivités qui n'ont pas d'accès routier. S'il faut construire des routes ou même des lignes ferroviaires, par exemple, les aspects économiques changent complètement quant à l'utilisation de cette infrastructure.

**Senator Day:** Looking at what you proposed, there are a couple of questions that arise. You seem to be dealing in loops in the Yukon area and Nunavik, which is Northern Quebec. Is that so you have redundancy, and if it happens to get cut one way, you can go the other way?

**Mr. Scott:** That's exactly right. If you picture a ring and cut it, you can still go the long way around.

**Senator Day:** The planning for this would involve provincial and federal jurisdiction, and you're giving us the federal side here. The ideal would be that, whenever there is a road or a line being built, to put in fibre optic at the same time, and that takes away dependency on satellite, microwave or whatever other communication means. Is that just by encouragement? Are there regulations now that go beyond encouraging and require that? Where are we in the spectrum of getting this done?

**Mr. Scott:** There are no regulations requiring the installation, but there is a best practice; "dig once" is the trendy name for it. This is the concept, and some communities do a good job of it and it is starting to get a lot more attention. It comes down to information sharing. When the municipality is opening up the road, who are they sharing that information with, and how easy are they making it for Internet service providers to gain access?

In urban areas, it comes down a disruption issue. Digging up a street is hugely disruptive, beyond the economic cost of it. Citizens hate that, and they don't want their streets dug up every time they deploy a new network.

**Senator Day:** We see that in Ottawa on a regular basis.

**Mr. Scott:** We're seeing a lot of it right now in Ottawa.

**Senator Day:** A corner is dug up, some pipes are put in, and a little bit later on it's all fixed up. Then it's dug up again to put something else in. We understand this. "Dig once" would be very nice, but if there is no regulation and it's just encouragement, then your role is to communicate the idea that if you're doing something like building a stretch of highway, why not put fibre optic in.

**Mr. Scott:** It is an idea getting more traction. We talked to everyone, like the provincial governments and the Federation of Canadian Municipalities. This is becoming more broadly discussed, as is the Internet in general. It used to be we were pushing everyone and doing the hard sell and saying, "You need and want the Internet." It's more often the case now that the push is reversed. People are coming to us and saying, "We need this. What can we do?" So something like a "dig once" policy is definitely something to point to.

**Le sénateur Day :** Lorsque je regarde ce que vous avez proposé, deux ou trois questions me viennent à l'esprit. Il semble que vous parlez d'une structure en boucle au Yukon et dans le Nunavik, qui est situé dans le Nord du Québec. Est-ce lié à la question de la redondance? S'il devait y avoir des coupures à un endroit, on pourrait passer ailleurs?

**M. Scott :** Exactement. Imaginez qu'on coupe un anneau. On pourrait faire le long détour.

**Le sénateur Day :** Les gouvernements provinciaux et fédéral participeraient aux travaux de planification à cet égard, et vous nous donnez aujourd'hui le point de vue du fédéral. L'idéal ce serait que, lorsqu'on construit une route ou une ligne, on installe la fibre optique en même temps, ce qui réduirait la dépendance à la technologie des satellites ou à la technologie par micro-ondes, par exemple. Ne fait-on qu'encourager la prise d'une telle mesure? Existe-t-il des règlements maintenant qui nous obligent à le faire? Où en sommes-nous à l'heure actuelle?

**M. Scott :** Aucun règlement n'en exige l'installation, mais il y a une pratique exemplaire consistant à ne creuser qu'une seule fois qu'on appelle la politique « dig once ». Certaines collectivités font du bon travail à cet égard et on commence à s'y intéresser davantage. C'est une question de communication de l'information. Lorsque la municipalité construit une route, à qui fournit-elle l'information et dans quelle mesure facilite-t-elle l'accès aux fournisseurs de services Internet?

Dans les zones urbaines, c'est une question liée aux perturbations. Le creusage des rues entraîne énormément de perturbations, au-delà des pertes économiques. Les citoyens détestent cela, et ils ne veulent pas qu'on creuse dans leur rue chaque fois qu'un nouveau réseau est déployé.

**Le sénateur Day :** Nous le constatons régulièrement à Ottawa.

**M. Scott :** Nous le voyons beaucoup à Ottawa.

**Le sénateur Day :** On creuse, on installe des tuyaux et, un peu plus tard, tout est réparé. Ensuite, on creuse encore pour ajouter quelque chose. Nous comprenons l'idée. Ce serait très bien si on ne creusait qu'une fois, mais s'il n'y a pas de règlement et qu'on ne fait qu'inciter les gens à le faire, alors votre rôle consiste à communiquer l'idée selon laquelle si l'on construit un tronçon, par exemple, ce serait une bonne idée d'y installer un câble de fibres optiques.

**M. Scott :** C'est une idée qui attire davantage l'attention maintenant. Nous avons parlé à tous les intervenants, comme les gouvernements provinciaux et la Fédération canadienne des municipalités. La question fait davantage l'objet de discussions, comme c'est le cas d'Internet en général. Auparavant, c'est nous qui disions aux gens qu'il leur fallait avoir accès à Internet. Maintenant, la plupart du temps, c'est le contraire qui se produit. Les gens nous disent qu'ils en ont besoin et nous demandent ce qu'ils peuvent faire. L'adoption d'une politique comme « dig once » est incontestablement quelque chose dont il faut discuter.

**Senator Day:** My next question relates to the cost of doing this. This all appears to be federally funded, but in some areas you can get private sector funding. Is there private sector involvement in the capital costs at the front end, or is it all recovered through the user?

**Mr. Scott:** It depends on the project. Nationally, the private sector is vastly outspending the government, on the order of \$10 billion a year in capital expenses. The majority of that goes where the consumers are, which means it's mostly urban.

But the government projects we have run out of Innovation, Science and Economic Development Canada have always been in partnership with the private sector, and we run them as competitive processes. We go through the process of identifying need and finding where the gap is. We have an excellent mapping team that is overworked but produces great, detailed maps, in cooperation with the CRTC and the private sector, to get as accurate a picture as possible of where the gap is.

Then we go through the process of trying to identify the uneconomic portion of that. We know there are customers at the end of that network that will generate some revenue, but in the areas we're dealing with, it is the case where that revenue is not enough to make good business sense. But by running a competitive process, we encourage companies to bid down the government subsidy. Our approach has been to determine how little we need to contribute to make this viable.

**Senator Day:** What role would you play in bringing different interested private sector companies to the table? There might be a private sector company that is building a highway or another company building a development. It would be very nice to have communications — fibre optics — put in under the roads at the time they are being built, but that fibre optic is not the business of the developer. How do you bring these guys together?

**Mr. Scott:** That's an excellent point. By virtue of the work we do, our relationship has tended towards dealing with the Internet service provider, and you're bang on that this needs to go beyond that. There needs to be a discussion with the private sector writ large, not just one that's narrowed down to the particular industry.

**Senator Day:** Is that not being done now?

**Mr. Scott:** Not through us. It may be, as you say, that developers are not in the business of Internet service provision, but I think a lot of them are quite savvy and it is becoming more and more a standard practice to be cognizant of this when it's going in.

**Senator Wallin:** Welcome. I have a couple of quick follow-up questions.

**Le sénateur Day :** Ma question porte sur les coûts. Il semble que tout cela est financé par le fédéral, mais dans certains cas, il peut y avoir des investissements du secteur privé. Le secteur privé peut-il participer aux dépenses en immobilisations au départ, ou est-ce que tout est toujours récupéré par des frais d'utilisation?

**M. Scott :** Tout dépend du projet. À l'échelle nationale, le secteur privé dépense beaucoup plus que le gouvernement. On parle de 10 milliards par année en immobilisations. La majorité de cet argent est dépensé là où sont les consommateurs, c'est-à-dire, surtout dans les zones urbaines.

Or, les projets gouvernementaux que nous avons lancés à Innovation, Sciences et Développement économique Canada ont toujours été réalisés en partenariat avec le secteur privé, et nous procédons par processus concurrentiel. Nous déterminons les besoins et voyons quelles sont les lacunes. Nous avons une excellente équipe de cartographes qui est surchargée, mais qui produit d'excellentes cartes en collaboration avec le CRTC et le secteur privé, pour obtenir le portrait le plus fidèle possible sur le plan des lacunes.

Par la suite, nous essayons de déterminer quelle est la portion non économique. Nous savons qu'à l'autre bout, des consommateurs produiront des recettes, mais dans les régions dont nous parlons, les recettes ne seront pas suffisantes pour que le projet soit sensé sur le plan économique. Or, en tenant un processus concurrentiel, nous encourageons les entreprises à participer pour réduire la subvention gouvernementale. Notre démarche consiste à déterminer ce dont nous avons besoin pour que le projet soit viable.

**Le sénateur Day :** Quel serait votre rôle lorsqu'il s'agit de regrouper différentes entreprises du secteur privé? Il peut y avoir une entreprise privée qui construit une route ou une autre qui élabore un projet immobilier. Ce serait très bien si l'on installait les technologies de communications — la fibre optique — sous les routes au moment où nous les construisons, mais la fibre optique n'est pas l'affaire du promoteur. Comment mobiliser les deux intervenants?

**M. Scott :** C'est un excellent point. En raison de la nature de notre travail, nous communiquons surtout avec le fournisseur de services Internet, et vous avez parfaitement raison de dire qu'il faut communiquer avec plus de gens. Il faut discuter avec l'ensemble des intervenants du secteur privé, et non uniquement avec un secteur en particulier.

**Le sénateur Day :** N'y a-t-il pas déjà une discussion semblable?

**M. Scott :** Pas de notre côté. Comme vous le dites, il se peut que les promoteurs ne s'occupent pas de la fourniture de services Internet, mais je pense que bon nombre d'entre eux se débrouillent assez bien à ce chapitre, et qu'il est de plus en plus courant d'être conscient de ce volet lorsqu'un projet va de l'avant.

**La sénatrice Wallin :** Je vous souhaite la bienvenue. J'ai quelques petites questions de suivi.

On the gap issue, my home province Saskatchewan has the same issue as the North: There are few people in vast spaces. Are you mapping in the south or just in the north?

**Mr. Scott:** We do national mapping. We've got the whole picture.

**Senator Wallin:** Is there actually access to that information if a municipality wanted to find out why there is Internet here and here, but not there?

**Mr. Scott:** We can share some of it, and some we can't. We collect it from the companies, and some of it is considered confidential.

**Senator Wallin:** But is it worth asking?

**Mr. Scott:** It's worth asking.

**Senator Wallin:** On the question of information sharing with municipalities, you say you talk to them and meet with them. How formalized is that? Are they saying, "Here are six projects for this year," and you give them some information, or is it, "Hello, we're here and we should really be talking?"

**Mr. Scott:** For us, it's driven by the program cycle or budget cycle. We fall under the 2016 budget announcement of new funding. Our program delivery team has been consulting nationwide, and I believe they have consulted more than 500 organizations. Program details aren't available yet, so we can't say exactly what we're doing, but we're engaging them on exactly those types of questions, like "What is your local need?"

**Senator Wallin:** Is it mostly big picture, saying, "We're here and we exist?"

**Mr. Scott:** The big picture conversation happens, but our engineers talk to other engineers and they get into the weeds.

**Senator Wallin:** They get gritty.

**Mr. Scott:** Yes, exactly.

**Senator Wallin:** My third question has been raised in different ways. If there is no national plan and if we do not get our national act together and say that we are going to do a northern corridor or one of these things, you say you are proceeding in bits and pieces now. Can you actually deliver and provide that service that governments past and president have promised to the North and other remote regions if there is not at some point a national grid?

Au sujet de l'écart, la Saskatchewan, ma province, a le même problème que le Nord : il y a peu d'habitants sur un vaste territoire. Cartographiez-vous les régions méridionales aussi, ou uniquement le Nord?

**M. Scott :** Nous cartographions l'ensemble du pays. Nous avons le portrait complet.

**La sénatrice Wallin :** Peut-on avoir accès à cette information, disons qu'une municipalité veut savoir pourquoi Internet est offert à certains endroits, mais pas à d'autres?

**M. Scott :** Il y a des renseignements que nous pouvons diffuser, et d'autres que nous ne pouvons pas divulguer. Nous recueillons l'information auprès des entreprises, et certains renseignements sont considérés comme étant confidentiels.

**La sénatrice Wallin :** Mais vaut-il la peine de poser la question?

**M. Scott :** Tout à fait.

**La sénatrice Wallin :** En ce qui a trait à la divulgation d'information aux municipalités, vous dites que vous discutez avec les dirigeants et que vous les rencontrez. Dans quelle mesure est-ce fait officiellement? Les dirigeants vous disent-ils qu'ils ont six projets pour l'année, après quoi vous leur donnez des informations? Ou encore, s'agit-il plutôt de se présenter et de dire qu'il faut vraiment discuter?

**M. Scott :** Pour notre part, tout dépend du cycle du programme ou du cycle budgétaire. Nous sommes visés par les nouveaux fonds annoncés dans le budget de 2016. Notre équipe d'exécution du programme a mené des consultations dans tout le Canada, au cours desquelles elle a probablement discuté avec plus de 500 organisations. Nous ne pouvons pas dévoiler exactement ce que nous ferons étant donné que les détails sur le programme ne sont pas encore prêts, mais nous cherchons justement à connaître les besoins à l'échelle locale, entre autres.

**La sénatrice Wallin :** S'agit-il surtout d'une discussion globale visant à dire que nous sommes ici et nous existons?

**M. Scott :** Il y a bel et bien des échanges généraux, mais nos ingénieurs discutent avec d'autres ingénieurs et décortiquent les questions.

**La sénatrice Wallin :** Ils entrent dans les détails.

**M. Scott :** C'est exact.

**La sénatrice Wallin :** Ma troisième question a été abordée de différentes façons. S'il n'y a aucun plan national et que nous ne nous retrouvons pas les manches à l'échelle nationale en disant que nous allons créer un corridor du Nord ou quelque chose du genre... Vous dites que vous procédez actuellement de façon fragmentaire. Pouvez-vous réellement fournir le service que les gouvernements d'hier et d'aujourd'hui ont promis aux régions nordiques et à d'autres régions éloignées, s'il n'y a aucun réseau national à un moment donné?

**Mr. Scott:** It's certainly easier to do it as a block. There are certain things that you can't do incrementally. You can't launch a new satellite in pieces, as the classic example. Other elements you can do incrementally.

**Senator Wallin:** Like fibre.

**Mr. Scott:** With fibre, you can connect one community and you're that much closer to the next. You can do it strategically even if you're not doing it all at once. That's the type of thing we look at with our mapping team. If we go here, what does that open up? If we can build here, could somebody else then build on?

**Senator Wallin:** What context do you operate on in terms of your own operating principles? Are you doing the bits and pieces strategy, or are you geared to the corridor strategy?

**Mr. Scott:** The corridor hasn't typically been our approach. Because the need is so diffuse, it doesn't necessarily — I don't need to move a railcar from here to here. I need to connect all these people. It's almost binary rather than linear. You're either connected or you're not. I don't need to connect this particular point to another point.

**Senator Enverga:** I was listening to your presentation, and you mentioned communication satellites, microwave or fibre optic. Currently what is the present state of the particular technology that we use in Canada?

**Mr. Arbour:** When we're talking about the backbone links, the intercommunity links, fibre is by far the most common. But microwave and satellite have particular importance in rural and remote regions because they are often the only economical choice in certain areas.

Ideally we like to get as much as possible onto fibre because it's the best quality. In some cases, for example, the operating costs would far outweigh even the capital cost of building it to begin with, so microwave and satellite are still critical pieces of the puzzle.

**Senator Enverga:** Are you planning to use the same infrastructure or make a different infrastructure across the country? Is that how you foresee the future or a different route?

**Mr. Scott:** The way we operate is program-driven. A lot of our planning depends on the proposals that are coming in from the private sector and the priorities identified by provincial governments or municipal governments.

In a lot of ways, we're a bit of a taker as opposed to a maker. Because it really is the private sector that has the best insight into exactly where the network is and what the business case is for going to the next step.

**M. Scott :** Il est certainement plus facile de tout faire en bloc. Certaines infrastructures ne peuvent pas être mises en place progressivement. Comme le dit l'exemple classique, on ne peut pas lancer un nouveau satellite en pièces détachées. Il y a par contre d'autres éléments qui peuvent être réalisés progressivement.

**La sénatrice Wallin :** Comme la fibre optique.

**M. Scott :** Dans le cas de la fibre optique, il est possible de connecter une collectivité et de se rapprocher d'autant de la collectivité suivante. Il est possible d'y aller stratégiquement même si tout n'est pas fait d'un coup. Voilà le genre de choses que nous examinons avec l'aide de notre équipe de cartographie. Si nous allons dans cette direction, à quels endroits aurons-nous accès? Si nous pouvons construire l'infrastructure ici, quelqu'un d'autre pourra-t-il nous emboîter le pas?

**La sénatrice Wallin :** Pour ce qui est de vos propres principes directeurs, dans quel contexte agissez-vous? Adoptez-vous une stratégie fragmentée, ou visez-vous la stratégie du corridor?

**M. Scott :** Nous ne misons généralement pas sur le corridor. Étant donné que les besoins sont très éparpillés, il ne faut pas nécessairement... Je n'ai pas à déplacer un wagon d'un point A à un point B. Je dois brancher tous ces gens. C'est une démarche plus binaire que linéaire. Soit les gens sont connectés, soit ils ne le sont pas. Je n'ai pas à relier un point donné à un autre.

**Le sénateur Enverga :** J'ai écouté votre présentation, et vous avez parlé de satellites de télécommunications, de micro-ondes ou de fibre optique. Quel est l'état actuel de la technologie employée au Canada?

**M. Arbour :** Lorsqu'il est question de liaisons principales ou intercommunautaires, la fibre optique est de loin la technologie la plus courante. Mais les micro-ondes et les satellites sont particulièrement importants dans les régions rurales et éloignées, car ils sont souvent le seul choix économique de certains secteurs.

Idealement, nous souhaitons installer le plus de fibre optique possible étant donné que c'est la meilleure qualité. Dans certains cas, les coûts de fonctionnement dépasseraient largement même les frais d'installation initiaux, de sorte que les micro-ondes et les satellites sont encore des éléments essentiels du casse-tête.

**Le sénateur Enverga :** Envisagez-vous d'utiliser la même infrastructure ou de mettre en place une infrastructure différente au pays? Est-ce ainsi que vous voyez l'avenir, ou songez-vous à une voie différente?

**M. Scott :** Nous agissons en fonction du programme. Une grande partie de notre planification dépend des propositions qui nous viennent du secteur privé et des priorités fixées par les instances provinciales ou municipales.

De bien des façons, nous sommes plus exécuteurs que décideurs. En effet, c'est vraiment le secteur privé qui connaît le mieux l'emplacement exact du réseau et les arguments commerciaux pour la suite des choses.

There are a lot of increments on the network build-out. Frankly, we don't have a budget to solve the national problem, so that steers us down a particular course for planning purposes, working with the best value we can deliver with the available funding, and how can we do that strategically? We never quite get the mandate to do that national solve-it-once-and-for-all.

**Senator Enverga:** We want to build more telecommunication infrastructure all over Canada. What is the opportunity loss? Is it economic or social? Are we missing a lot by not doing this right away?

**Mr. Scott:** I say yes, as someone who looks at this stuff a lot and hears from Canadians who don't have it. A lot of us in urban areas take for granted how much we depend on this. But if you have kids in school and inadequate access to the Internet, you hear so much about homework being delivered over Google Docs, if you can't access Google Docs or it's not working, your kid is not getting the education that a child somewhere else is getting, or if I have to fly to a bank branch to make a deposit or access my account. There are all kinds of day-to-day significant things.

Another example I like to use is I got a call from a small business owner who was near a big city but didn't have access to high-end communications. He was in the business of producing safety-training videos for companies, a video-based service. It used to be DVDs and VHS tapes, and he relied on the mail system. If he relies on the mail system, he is dead; he is out of that business. He needs to deliver video on-line, very high speed, very high volumes.

A lot of this is anecdotal. It's extremely difficult to quantify. As the importance increases, the ability to quantify it decreases, because we're talking about things like medical diagnostics and how do I quantify the value of improved testing for medical issues in the North? How do you quantify your kids' homework? It's extremely important and very hard-hitting for a lot of people, and very difficult to measure at the same time.

**Senator Enverga:** Since you're a federal entity now, what is your wish list? What do you want the federal government to do right away? Is there anything urgent we need to do?

La mise en place du réseau comporte beaucoup d'échelons. Bien franchement, nous ne disposons pas d'un budget suffisant pour résoudre le problème à l'échelle nationale, ce qui nous oblige à suivre une ligne de conduite à des fins de planification. Nous devons composer avec le meilleur rapport qualité-prix que nous pouvons offrir à l'aide du financement disponible. Comment pouvons-nous y arriver de façon stratégique? Nous n'obtenons jamais vraiment le mandat de régler une fois pour toutes l'ensemble du problème à l'échelle nationale.

**Le sénateur Enverga :** Nous voulons construire plus d'infrastructures de télécommunications partout au Canada. Où survient la perte d'opportunité? Sur le plan économique ou social? Passons-nous à côté de bien des choses en n'allant pas de l'avant immédiatement?

**M. Scott :** Je dirais que oui, étant donné que j'étudie beaucoup la question et que je recueille les commentaires des Canadiens qui ne sont pas branchés. Dans les régions urbaines, nous sommes nombreux à tenir pour acquise la technologie dont nous dépendons énormément. Mais disons que des parents ont de jeunes d'âge scolaire, mais que leur accès à Internet est inadéquat. On entend souvent parler des devoirs qui sont remis à l'aide de Google Docs; si l'enfant ne peut pas avoir accès à Google Docs ou que l'application ne fonctionne pas, il ne recevra pas la même éducation qu'un autre enfant vivant ailleurs. Il en va de même si un citoyen doit prendre l'avion jusqu'à la succursale d'une banque pour faire un dépôt ou accéder à son compte. Il y a toutes sortes d'embûches quotidiennes.

Voici un autre exemple que j'aime donner. J'ai reçu l'appel d'un propriétaire de petite entreprise qui était à proximité d'une grande ville, mais qui n'avait pas accès à des communications de qualité supérieure. Il produisait des vidéos de formation en sécurité à l'intention des entreprises et offrait un service de vidéo. Il employait auparavant des DVD et des cassettes VHS, et avait recours au système postal. S'il continue ainsi, il fera faillite; son entreprise ne survivra pas. Il doit donc offrir ses vidéos en ligne, à très grande vitesse et en volumes très élevés.

Bon nombre de ces données sont non scientifiques. C'est une situation extrêmement difficile à quantifier. Plus le problème gagne en importance, moins il est possible de le quantifier étant donné qu'il s'agit de choses comme les diagnostics médicaux. Comment puis-je quantifier la valeur de meilleures évaluations médicales dans le Nord? Comment peut-on quantifier les devoirs de nos enfants? Ce sont des enjeux extrêmement importants et très durs pour bien des gens, mais ils sont en même temps très difficiles à mesurer.

**Le sénateur Enverga :** Puisque vous êtes désormais une entité fédérale, quelle est votre liste de souhaits? Que voulez-vous que le gouvernement fédéral fasse immédiatement? Y a-t-il des urgences que nous devons traiter?



**Mr. Scott:** We're on the right track. The Budget 2016 funding, that \$500 million, will do a lot. The announcement is not ready yet. The minister will come out with an announcement on how that is going to go to work, but we're excited about it. This fits in nicely with the innovation agenda.

We're talking about transformative change in rural communities. We're on the right track. We need more. Provinces and territories are stepping up. We're engaged heavily with them. The private sector does interesting and innovative things, whether that's pushing out more fibre or new satellites that have dramatically higher capacity and new business plans for those satellites.

We hear from companies that are launching low-earth-orbit satellites, which reduce that vast distance; so it's a much closer and better technology. It is still early days for some of those, but that is the kind of thing that can dramatically transform.

There is a lot going on in this space. We are trying to identify the gaps that are least likely to be filled. We don't want the federal government stepping on the toes of a private-sector solution. Because it's a space that evolves quickly and there are a lot of players doing interesting things, we have to be careful and make sure that when we spend a federal dollar, it's not displacing a private-sector dollar. That's a balance.

**Senator Enverga:** Is the money for putting in new infrastructure or for standing infrastructure?

**Mr. Scott:** It will have some similarities to past programs where it's infrastructure money. It will be funding the roll-out of networks.

**Senator Smith:** As you look across the country, and looking at the information you have given us, you can't do everything for everyone. You have a pocket of money. Is there a geographic focus that you have been assigned?

You have given us pictures of the extreme west going right up to Tuktoyaktuk. Where is the federal focus? Besides everywhere? You can't be everything to everyone. If you look at the people that we met yesterday, they had this northern corridor concept. One thing they will face if they are able to move forward is where the priorities are. If you look and tie it into the trade game and you look at the growth in Asia, then some people will ask why we don't focus on the three Western provinces and build up.

I see your map here with the new-build fibre and the existing fibre going up to Tuktoyaktuk. That's where the new highway was built, and the TransCanada Highway was built up to Tuktoyaktuk. Where are your priorities? It's great to say, "I'll do everything," but you can't.

**M. Scott :** Nous sommes sur la bonne voie. Le financement de 500 millions de dollars prévu au budget de 2016 sera très utile. L'annonce n'est pas encore prête. C'est le ministre qui annoncera comment l'argent sera utilisé, mais nous sommes très emballés. Voilà qui s'insère parfaitement bien dans le programme d'innovation.

Nous parlons de changements transformateurs au sein des collectivités rurales. Nous sommes sur la bonne voie, mais il faut aller plus loin. Les provinces et les territoires se retroussent les manches, et nous collaborons largement avec ces instances. Le secteur privé fait des choses intéressantes et novatrices, qu'il s'agisse de repousser la fibre optique ou de lancer de nouveaux satellites à capacité beaucoup plus élevée, et de concevoir de nouveaux plans d'affaires pour ces satellites.

Des entreprises lancent des satellites en orbite basse, ce qui réduit cette grande distance; il s'agit donc d'une technologie beaucoup plus proche et bien meilleure. Nous en sommes toujours aux étapes initiales dans certains cas, mais c'est le genre de choses qui peuvent radicalement changer la donne.

Il se passe bien des choses dans ce domaine. Nous essayons d'identifier les lacunes qui sont moins susceptibles d'être comblées. Nous ne voulons pas que le gouvernement fédéral empiète sur une solution du secteur privé. Étant donné que le domaine évolue rapidement et que de nombreux joueurs font des choses intéressantes, nous devons être prudents et nous assurer que les fonds fédéraux ne délogent pas des fonds privés. C'est une question d'équilibre.

**Le sénateur Enverga :** L'argent sert-il à mettre en place de nouvelles infrastructures ou à améliorer les infrastructures existantes?

**M. Scott :** La situation ressemblera à des programmes antérieurs de fonds d'infrastructure. L'argent financera le déploiement de réseaux.

**Le sénateur Smith :** Si l'on regarde la situation d'un bout à l'autre du pays, ainsi que les informations que vous nous avez données, il semble que vous ne pourrez pas tout faire pour tout le monde. Vous avez une quantité donnée d'argent. Vous a-t-on demandé de cibler une région géographique particulière?

Vous nous avez montré des photos de l'extrême ouest jusqu'à Tuktoyaktuk. Où le fédéral concentre-t-il ses efforts? Ne me dites pas partout. Vous ne pouvez pas tout régler pour tout le monde. Si l'on prend l'exemple des gens que nous avons rencontrés hier, on constate qu'ils avaient un concept de corridor du Nord. S'ils peuvent aller de l'avant, ils devront notamment déterminer leurs priorités. Si l'on rattache la situation au commerce et qu'on tient compte de la croissance en Asie, certains demanderont pourquoi nous ne ciblons pas d'abord les trois provinces de l'Ouest.

Je vois ici votre carte qui présente la nouvelle fibre optique et la fibre optique existante qui remonte jusqu'à Tuktoyaktuk. C'est là où la nouvelle autoroute a été construite, et la Transcanadienne remonte jusqu'à Tuktoyaktuk. Où sont vos priorités? Il est formidable de dire que vous allez tout faire, mais c'est impossible.

**Mr. Scott:** You're absolutely right. We can't. The model is a needs-based model.

**Senator Smith:** Who does a needs-based model?

**Mr. Scott:** We map exactly where folks don't have the Internet. It's not hypothetical, and we don't have a mandate to look at one particular region. Our priorities shift depending on where the area's greatest need is.

**Senator Smith:** What type of contact do you have with private enterprise? You said they play a big role and they are putting money into this. You also said you can't tell us some of the information you have because it's confidential, which we understand because there is competitiveness.

What are you gleaming from your relationships? What are the types of relationships you have with industry? Are you heavily connected to industry, or do you just wait for them to come to you? What is the interaction between the two groups?

**Mr. Scott:** We're extremely proactive with industry. The relationship is very good, as detailed as our engineers talking to their engineers: What exact type of equipment do you have in exactly what location and what speeds can that deliver? What is your planning over the next little while?

**Senator Smith:** What is the technical capability of your department in terms of engineering?

**Mr. Scott:** I think right now the engineering team is about 20 folks all told.

**Mr. Arbour:** For broadband programming specifically, but spectrum regulation, for example, is part of our ministry's mandate. The department has quite a strong technical background.

**Senator Smith:** How many engineers do you have? How many technicians?

**Mr. Scott:** Specific to broadband, I would say we have about 20 engineers working on broadband issues.

**Senator Smith:** And fibre optics?

**Mr. Scott:** Yes.

**Senator Smith:** So it's 20 total?

**Mr. Scott:** Twenty total, and then some related expertise. Some folks who do spectrum regulation issues also have expertise that's extremely relevant to the work we do.

**Senator Smith:** The reason I ask the question is because when we talked to Infrastructure Canada, I asked the same question: What engineering capability do you have? And they said, "None." Basically, they have bureaucrats who study forms. You would think that if you're going to build a transit project in Toronto, you would have some capabilities and if you're handing out millions and billions of dollars, you would be able to understand

**M. Scott :** Vous avez absolument raison : nous ne pouvons pas tout faire. Le modèle est fondé sur les besoins.

**Le sénateur Smith :** Qui crée un modèle fondé sur les besoins?

**M. Scott :** Nous cartographions les endroits exacts où la population n'a pas accès à Internet. Ce n'est pas hypothétique, et nous n'avons pas pour mandat de cibler une région donnée. Nos priorités évoluent en fonction des besoins les plus criants.

**Le sénateur Smith :** Quel genre de relation entretenez-vous avec le secteur privé? Vous dites que les entreprises jouent un rôle important et investissent dans ces infrastructures. Vous avez également dit que vous ne pouvez pas nous divulguer certaines informations parce qu'elles sont confidentielles, ce que nous comprenons en raison de la compétitivité.

Qu'apprenez-vous de vos relations? Quels genres de relations entretenez-vous avec l'industrie? Êtes-vous en communication étroite avec elle, ou attendez-vous simplement qu'elle vienne à vous? À quoi ressemblent les interactions entre les deux groupes?

**M. Scott :** Nous sommes extrêmement proactifs auprès de l'industrie. La relation est très bonne, et nos ingénieurs discutent même avec leurs ingénieurs : quel type exact d'équipement utilisez-vous à quel endroit, et quelle vitesse celui-ci peut-il offrir? Quels sont vos plans à venir?

**Le sénateur Smith :** Quelle est la capacité technique de votre ministère sur le plan de l'ingénierie?

**M. Scott :** Je pense que l'équipe d'ingénierie compte en ce moment une vingtaine de personnes en tout.

**M. Arbour :** C'est pour le programme à large bande en particulier, mais la réglementation du spectre fait partie du mandat de notre ministère, par exemple. Le ministère possède une expérience technique assez solide.

**Le sénateur Smith :** Combien d'ingénieurs avez-vous? Combien y a-t-il de techniciens?

**M. Scott :** Dans le cas de la large bande, je dirais que nous avons environ 20 ingénieurs qui s'occupent de ces enjeux.

**Le sénateur Smith :** Et de la fibre optique aussi?

**M. Scott :** Oui.

**Le sénateur Smith :** Il y a donc 20 ingénieurs au total?

**M. Scott :** En effet, en plus de l'expertise connexe. Certaines personnes qui s'occupent des questions de réglementation du spectre ont également une expertise fort pertinente pour les travaux que nous réalisons.

**Le sénateur Smith :** Je pose la question parce que j'ai demandé la même chose aux représentants d'Infrastructure Canada : quelle est votre capacité en matière d'ingénierie? Et ils ont dit qu'ils n'ont pas d'ingénieurs. Ils ont essentiellement des fonctionnaires qui étudient les formulaires. On aurait pensé qu'un organisme qui construit un projet de transport à Toronto a des capacités à ce chapitre, et qu'il serait en mesure de comprendre ce que les gens

what people are doing. It seems you understand that and you have a technical capacity, which is helpful in terms of moving forward. Would you agree with that comment?

**Mr. Scott:** I would agree, and we're quite happy. It's not uncommon for us to share that expertise.

**Senator Smith:** Getting back to priorities, as you study this project that we've been looking at or listening to as of yesterday, you said you've had interaction with these folks. They need seed money to move forward.

If someone came — like our group — to you and made a recommendation that this northern concept is something that should be pursued, what would your recommendation be to us in terms of trying to connect with the right people to get seed money without getting you in trouble?

**Mr. Scott:** That's the thorny part. I'm not aware of any source of \$800,000 that could fund such a study. We would absolutely want to be part of that conversation.

**Senator Smith:** So if we went to someone inside your department, would it be to the deputy minister or to the minister?

**Mr. Scott:** We can run up to the deputy that this request is being discussed.

**The Chair:** I think you'd leave the minister to us, senator.

**Senator Smith:** Just asking.

**Mr. Scott:** That would be another channel as well.

**Senator Smith:** Tell the deputy to expect our visit. Thank you.

**Senator Day:** I'm on slide number 11 where you talk about shared infrastructure, and I just don't understand the second bullet. The European Commission study found efficient use of existing infrastructure can reduce fibre deployment by 58 per cent. Do you mean the cost of fibre deployment?

**Mr. Scott:** That's correct.

**Senator Day:** We should put "cost" in there, because you are still deploying the same amount of fibre; right?

**Mr. Scott:** You are correct.

**Senator Campbell:** My question is pretty simple. I come from the days of when you had a Selectronic typewriter with the "x" on it, and it was super. So can you tell me what a petabyte is?

**Mr. Arbour:** It's just a very large measure of data.

**Senator Campbell:** How large is it?

font s'il distribue des millions et même des milliards de dollars. Vous semblez comprendre ce principe puisque vous avez une capacité technique, qui est fort utile pour la suite des choses. Êtes-vous d'accord?

**M. Scott :** Je suis d'accord, et nous sommes très satisfaits. Nous n'hésitons pas à partager cette expertise.

**Le sénateur Smith :** Pour en revenir aux priorités, dans le cadre de votre étude du projet que nous avons examiné ou entendu hier, vous dites avoir discuté avec ces gens. Ils ont besoin de capitaux d'amorçage pour aller de l'avant.

Si des personnes comme nous vous recommandaient de faire avancer ce projet dans le Nord, que nous recommanderiez-vous pour essayer de parler avec les bonnes personnes afin d'obtenir des capitaux d'amorçage, sans vous mettre dans le pétrin?

**M. Scott :** C'est la partie délicate. Je ne connais personne qui soit prêt à déboursier 800 000 \$ pour financer une telle étude. Nous voudrions absolument participer à la discussion.

**Le sénateur Smith :** Si nous nous adressions à quelqu'un au sein de votre ministère, faudrait-il parler au sous-ministre ou au ministre?

**M. Scott :** Nous pouvons aviser le sous-ministre que cette demande fait l'objet d'une discussion.

**Le président :** Je pense que vous pourriez nous laisser le ministre, sénateur.

**Le sénateur Smith :** Je ne fais que poser la question.

**M. Scott :** Ce serait par un autre moyen aussi.

**Le sénateur Smith :** Dites au sous-ministre d'attendre notre visite. Je vous remercie.

**Le sénateur Day :** Je regarde la diapositive 11, où vous parlez d'infrastructure partagée, et je ne comprends pas la deuxième puce. Selon une étude de la Commission européenne, l'utilisation efficiente des infrastructures existantes peut abaisser le déploiement de la fibre optique de 58 p. 100. Parlez-vous des coûts de déploiement?

**M. Scott :** C'est exact.

**Le sénateur Day :** Vous devriez ajouter le mot « coût » ici, parce que vous déployez toujours la même quantité de fibres, n'est-ce pas?

**M. Scott :** Vous avez raison.

**Le sénateur Campbell :** Ma question est assez simple. Je viens de l'époque où nous avions une machine à écrire Selectronic avec un « x », et c'était parfait. Pouvez-vous m'expliquer ce qu'est un pétaoctet?

**M. Arbour :** C'est juste une très grande mesure de données.

**Le sénateur Campbell :** Quelle en est la taille?

**Mr. Arbour:** It's one million gigabytes. To put that in perspective, from our most recent data from 2014, the average home broadband subscriber used about 75 gigabytes per month. So this is the aggregate, all of the Internet traffic.

When we start getting into numbers that are so large, it's hard to comprehend them. The main takeaway I would say from the slide is not just that there is a large number, but the growth is quite strong. We're talking about a tripling of the network capacity within five years.

**Senator Campbell:** Do you think that it's fair to say that the capacity will continue in that way? It seems like every year it doubles or triples, the amount, the speed. Where does it end? Does it end?

**Mr. Scott:** Andre can correct me if I'm wrong, but I think the growth rate is starting to slow a little bit, so it's less of the hockey stick and it's levelling off a little.

Having said that, in some areas like the North, they are at an earlier point on that curve, so they haven't started levelling out to the same extent. In an area where you still have lower speeds, you're racing up exponentially. In an urban area, it's closer to being satisfied. A lot of the stuff spikes dramatically due to unforeseen technologies. Netflix comes along and all of a sudden you're back on that exponential curve.

**Senator Ringuette:** In regard to servicing northern communities, I'm absolutely not a tech-savvy person, but I'm wondering to what extent are we able to provide the current and future required service via satellite? Have you compared the possibility of the federal government providing that satellite service for free to northern communities to the cost of digging fibre optic? The geography is incredible. Have you done those things, compare the technology and the availability and the cost?

**Mr. Scott:** You're absolutely right. Yes, we have. We looked at the viability and the costing models not just behind binary choice but also different variations. Could we build fibre to the 13 communities where it makes most economic sense with fibre and then transfer more of that capacity over to the other satellite communities? We do run all those types of permutations.

**Senator Ringuette:** You're not answering my question. My first question was, in regard to the current and future needs of our northern communities for telecommunication and Internet, can we provide that with satellite? If so, what would be the cost in comparison to fibre optic? There has to be logic to it. So answer my first question, please.

**Mr. Scott:** Yes. With enough money and enough satellites, you could meet it. There is no constraint other than financial for meeting the need with satellite.

**M. Arbour :** Il s'agit d'un million de gigaoctets. Pour mettre les choses en perspective, nos données les plus récentes à partir de 2014 montrent que l'abonné résidentiel moyen à des services à large bande a utilisé environ 75 gigaoctets par mois. Cette mesure représente donc l'ensemble du trafic Internet.

Quand nous commençons à imaginer des chiffres aussi grands, il est difficile de se les représenter. Je dirais que le principal élément à retenir sur la diapositive n'est pas seulement que ce chiffre est élevé, mais aussi que la croissance est très forte. Nous parlons de tripler la capacité du réseau d'ici cinq ans.

**Le sénateur Campbell :** Selon vous, est-il exact de dire que la capacité va continuer de s'accroître? Il me semble qu'elle double ou triple chaque année; le volume et la vitesse augmentent sans cesse. Où est-ce que ça s'arrête? Est-ce qu'il y a une fin à cette croissance?

**M. Scott :** Andre, corrigez-moi si je me trompe, mais je crois que le taux de croissance commence à fléchir légèrement. C'est moins vertigineux, et la situation se stabilise un peu.

Cela dit, dans des régions comme le Nord, on n'en est pas au même point; on n'a pas encore atteint un plateau. Dans certaines régions, la vitesse est encore assez basse, alors on assiste à une croissance exponentielle. En milieu urbain, on a atteint un certain plateau. Évidemment, bon nombre des pointes que nous connaissons sont attribuables aux nouvelles technologies. Netflix arrive et, tout à coup, on se retrouve à nouveau sur cette courbe exponentielle.

**La sénatrice Ringuette :** En ce qui a trait aux services offerts aux collectivités du Nord, je suis loin d'être une experte en technologie, mais je me demande dans quelle mesure nous pouvons offrir, aujourd'hui et à l'avenir, des services par satellite. Avez-vous comparé la possibilité que le gouvernement fédéral fournisse gratuitement des services par satellite aux collectivités du Nord par rapport au coût de l'enfouissement d'un réseau de fibre optique? La géographie du Nord est incroyable. Avez-vous fait ce type de comparaisons?

**M. Scott :** Vous avez parfaitement raison. Oui, nous l'avons fait. Nous avons examiné la viabilité et les modèles de prévision des coûts, non seulement le modèle de choix binaire, mais aussi différentes variantes. Pourrions-nous offrir la fibre optique aux 13 collectivités lorsqu'il s'agit de l'option la plus économique, puis transférer cette capacité aux autres collectivités desservies par satellite? Nous évaluons toutes les possibilités.

**La sénatrice Ringuette :** Vous ne répondez pas à ma question. Ma première question était la suivante : En ce qui concerne les besoins actuels et futurs des collectivités du Nord en matière de télécommunications et d'Internet, peut-on offrir ces services par satellite? Le cas échéant, combien cela coûterait-il comparé à l'installation de la fibre optique? Ça prend une logique quelque part. Je vous prierais donc de répondre à ma première question.

**M. Scott :** Oui. Avec suffisamment d'argent et de satellites, ce serait possible. Mises à part les contraintes financières, il n'y a rien qui nous empêche d'offrir les services par satellite.

**Senator Ringuette:** Okay. So then we go to the second question, which is a financial question, cost and time to provide the service. What is the cost comparison between satellite and fibre optic to provide the same level of service?

**Mr. Scott:** Your questions get more difficult as we go along.

**Senator Ringuette:** That's the intent.

**Mr. Scott:** Do you want speak to relative?

**Mr. Arbour:** The answer is complicated is because it really depends on how far that community is from existing infrastructure and the nature of the built environment on the way. For a community that is 50 kilometres away from existing fibre optics, you can roughly look at it and say \$30,000 per kilometre. There are some additional sophistications to that, but it's relatively straightforward.

However, for a community that is hundreds or thousands of kilometres away from existing terrestrial networks, the cost to service that incremental community is much higher over fibre optics relative to satellite.

**Senator Ringuette:** In Ottawa, the cost of our telecommunications are tremendous if you compare our cellular plans to what is available in the U.S. There is more competition and so forth. For the sake of expediency and cost, why not provide, free of charge, satellite communication and data service to our northern communities?

**The Chair:** That's a political question.

**Senator Ringuette:** But in order to answer that, all the cost analysis has to be done. I do not believe that we are at that phase right now.

**The Chair:** They are doing quite a bit.

**Mr. Scott:** We are doing quite a bit. We have never been asked to model a free — that doesn't come up. The free side hasn't been part of the equation.

In terms of looking at the costing and the various alternatives, there is an awful lot of work that goes on. And it's not just us. The Northern Communications and Information Systems Working Group —

**The Chair:** If you go to the presentation, Senator Ringuette, it's in there.

**Mr. Scott:** There are a lot of folks working on this. They are running the models. They are doing estimates on the fibre cost.

Part of the challenge, too, is that with the technology always changing, especially on the satellite side, you will see that from one generation of satellite to the next, it's a dramatic change.

**La sénatrice Ringuette :** D'accord. Si on passe à ma deuxième question, qui est une question d'ordre financier, j'aimerais savoir ce qu'il en est du coût et du calendrier pour offrir ce service. Quelle est la différence entre le satellite et la fibre optique, si on parle du même niveau de service?

**M. Scott :** Vos questions deviennent de plus en plus difficiles.

**La sénatrice Ringuette :** C'est le but.

**M. Scott :** Souhaitez-vous parler de la comparaison?

**M. Arbour :** C'est assez compliqué de répondre à cette question, car tout dépend de la distance qui sépare la collectivité et les infrastructures existantes et de la nature de l'environnement aménagé. Pour une collectivité qui se situe à 50 kilomètres de l'infrastructure de fibre optique, on parle de 30 000 \$ par kilomètre. Évidemment, il faudrait analyser cela plus en profondeur, mais c'est relativement simple.

Toutefois, pour une collectivité qui se situe à des centaines ou à des milliers de kilomètres des réseaux terrestres, le coût serait beaucoup plus élevé pour la fibre optique que pour les services par satellite.

**La sénatrice Ringuette :** À Ottawa, le coût de nos télécommunications est exorbitant, si on prend nos forfaits de téléphonie cellulaire par exemple, par rapport à ce qui est offert aux États-Unis. Il y a davantage de concurrence et ainsi de suite. Pour que les choses se fassent plus rapidement et à moindre coût, pourquoi n'offrirait-on pas gratuitement des communications et des services de données par satellite aux collectivités du Nord?

**Le président :** C'est une question politique.

**La sénatrice Ringuette :** Mais pour y répondre, il faut analyser tous les coûts, et je ne crois pas qu'on y soit encore.

**Le président :** On a tout de même fait un bon bout de chemin.

**M. Scott :** On a déjà réalisé de nombreuses analyses. On ne nous a jamais demandé d'envisager l'offre de services gratuite. Ce modèle n'a jamais fait partie de l'équation.

Chose certaine, nous examinons les coûts et les diverses possibilités. Et il n'y a pas que nous qui le faisons. Le Groupe de travail sur les communications et les systèmes d'information dans le Nord...

**Le président :** Vous trouverez toute cette information dans la présentation, sénatrice Ringuette.

**M. Scott :** Il y a beaucoup de gens qui travaillent là-dessus et qui font de la modélisation. Ils font des calculs pour estimer le coût de la fibre optique.

Il faut dire que la technologie évolue constamment, surtout du côté des satellites, et d'une génération à l'autre, on observe des changements importants.

**Senator Ringuette:** You'll see the same phenomena in regard to the requirement in fibre optic capacity. The growth is there. The volume of data and so forth requires a constant upgrade.

I'm saying this because of an experience I had 10 years ago in Mongolia. I was in a temple. We were attentive to prayer going on. All of a sudden, we hear a cellphone. The Grand Manitou took a cellphone out of his coat. They didn't go to the phase of wired residential phones that we did. They went from A to D. Maybe that's the way that we have to approach the concept to service the northern communities.

**Mr. Scott:** The concept of leap-frogging generations of technology is something we see a lot in developing countries that hit that phase where they make the decision to make that investment. They go right to current technologies.

We have the additional challenge of keeping the lights on. We can't save up 20 years' worth of program spending and then, once we have got our \$2 billion, build a fibre network. So there is a lot going on, but I take your point.

**Senator Enverga:** The problem with communication is the more we use it, the more we cannot live without it. Organizations, people, infrastructure, even our security and in our daily lives, we're getting so dependent on these communications.

When you're planning, have you taken into account the fact that we would need some redundancy or backup? Is it being built into your planning or studies?

**Mr. Scott:** Yes. We're very aware of the importance of backup or redundancy. In rolling that fibre, we're always cognizant of the preference for a ring in case of a cut.

In some cases, it can be reliance on a different technology. If fibre is going in, you would also want to have a satellite backup. If you're relying on satellite, you would like to rely on two satellites. I would rather have half of two satellites than one entire satellite. At least if I lose a satellite, I've got something left.

**Senator Enverga:** That's part of the costing you're doing?

**Mr. Scott:** When anybody is studying connecting remote communities, redundancy would be a very common consideration.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Scott and Mr. Arbour. We appreciate your presentations today.

**La sénatrice Ringuette :** On assistera au même phénomène en ce qui a trait à la capacité de la fibre optique. La demande est croissante. La quantité de données qui passent par la fibre optique exige que les choses évoluent.

Je dis cela en raison d'une expérience que j'ai vécue il y a 10 ans en Mongolie. Je me trouvais dans un temple, et nous écoutions attentivement la prière. Tout à coup, nous avons entendu la sonnerie d'un téléphone cellulaire. Le Grand Manitou a sorti un téléphone cellulaire de la poche de son manteau. Contrairement à nous, ces gens ne sont pas passés par l'étape des téléphones résidentiels filaires. Ils sont passés directement de A à D. C'est peut-être ainsi que nous devrions envisager l'offre de services dans les collectivités du Nord.

**M. Scott :** On passe souvent par-dessus des générations de technologie dans les pays en développement. Tant qu'à investir, aussi bien avoir les technologies actuelles.

C'est déjà difficile d'assurer la continuité des services. Nous ne pouvons pas économiser l'équivalent de 20 années de dépenses de programme puis, une fois que nous avons nos 2 milliards de dollars, établir un réseau de fibre optique. Il y a donc beaucoup d'éléments dont il faut tenir compte, mais je comprends votre point de vue.

**Le sénateur Enverga :** Le problème avec les communications, c'est que plus on les utilise, moins on peut s'en passer. Les organisations, les gens, les infrastructures, et même notre sécurité et notre quotidien dépendent de ces communications.

Lorsque vous faites de la planification, avez-vous tenu compte du fait que nous aurons besoin d'un système de redondance ou d'un système auxiliaire? Est-ce que cela fait partie de vos plans ou de vos études?

**M. Scott :** Oui. Nous sommes très conscients de l'importance des systèmes de redondance ou de secours. Lorsqu'on parle de fibre optique, nous savons qu'il est préférable d'avoir un anneau en cas de défaillance.

Dans certains cas, on peut avoir recours à différentes technologies. Même si on opte pour la fibre, il faudrait également avoir un satellite de réserve. Si vous comptez sur un satellite, il vaudrait peut-être mieux en avoir deux. Il vaut mieux avoir la moitié de deux satellites qu'un seul. Au moins, si j'en perds un, il me reste quelque chose.

**Le sénateur Enverga :** Cela s'inscrit donc dans le cadre de vos analyses de coûts?

**M. Scott :** Lorsqu'on se penche sur le branchement des collectivités éloignées, les systèmes de redondance sont toujours pris en considération.

**Le président :** Merci beaucoup, messieurs Scott et Arbour. Nous vous sommes très reconnaissants de votre exposé d'aujourd'hui.

We don't have any further witnesses, so the meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Wednesday, October 19, 2016

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4:15 p.m. to study the present state of the domestic and international financial system.

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

[*English*]

**The Chair:** Good afternoon and welcome to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce. My name is David Tkachuk and I'm the chair of this committee.

I'm pleased to welcome Governor Poloz and Senior Deputy Governor Carolyn Wilkins back before the committee. Our last meeting with them occurred in April regarding their spring *Monetary Policy Report*.

Thank you both for being with us today to brief us on our October 2016 Bank of Canada *Monetary Policy Report* released this morning.

Senators, a link to the report was sent to your office and the bank also brought copies today. Please signal the clerk if you need anything.

Governor, welcome. The floor is yours.

**Stephen S. Poloz, Governor, Bank of Canada:** Thank you very much, Mr. Chairman. Good afternoon, committee members. Senior Deputy Governor Wilkins and I are happy to be back before you today to discuss the MPR that we published this morning.

It has been six months, pretty well to the day, since we were last here. Several of the broad themes that we spoke about back in April remain in place today. The Canadian economy continues to adjust to low resource prices against a backdrop of weak global demand. This weakness, especially in the U.S. in the first half of this year, has combined with ongoing competitiveness challenges here in Canada to hold back our export growth. In this environment, many businesses have continued to be reluctant to invest. These issues are not new. However, there have also been several developments over the past six months that affected the outlook for our economy. Let me fill in some of those details and outline the bank's current economic forecast before we turn to your questions.

Comme il n'y a plus d'autres témoins, la séance est levée.

(Le comité s'ajourne.)

---

OTTAWA, le mercredi 19 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 h 15, pour étudier l'état actuel du système financier national et international.

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

[*Traduction*]

**Le président :** Bonjour et bienvenue à la réunion du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce. Je m'appelle David Tkachuk et je suis le président du comité.

J'ai le plaisir d'accueillir le gouverneur Poloz et la première sous-gouverneure Carolyn Wilkins à nouveau devant le comité. Leur dernière visite remonte au mois d'avril alors que nous avons discuté de leur *Rapport sur la politique monétaire*.

Je vous remercie tous les deux d'être ici avec nous aujourd'hui pour nous présenter le *Rapport sur la politique monétaire* — Octobre 2016 de la Banque du Canada qui a été publié ce matin.

Sénateurs, un lien vers le rapport a été transmis à votre bureau et la banque en a également apporté des exemplaires aujourd'hui. Si vous avez besoin de quoi que ce soit, veuillez en faire part à la greffière.

Monsieur le gouverneur, bienvenue. Vous avez la parole.

**Stephen S. Poloz, gouverneur, Banque du Canada :** Je vous remercie beaucoup, monsieur le président. Bonjour, chers membres du comité. La première sous-gouverneure Wilkins et moi sommes heureux d'être à nouveau ici devant vous aujourd'hui pour discuter du *Rapport sur la politique monétaire* que nous avons publié ce matin.

Il s'est écoulé presque six mois exactement depuis notre dernière visite. Un bon nombre des grands thèmes dont nous avons parlé en avril sont toujours pertinents aujourd'hui. L'économie canadienne continue de s'adapter aux faibles prix des ressources dans un contexte de faible demande mondiale. Cette faiblesse, particulièrement aux États-Unis au cours des six premiers mois de l'année, ainsi que les difficultés en matière de compétitivité retardent la croissance des exportations ici au Canada. Dans ce contexte, de nombreuses entreprises continuent d'être réticentes à investir. Ces problèmes ne sont pas nouveaux. Cependant, il y a également eu plusieurs développements au cours des six derniers mois qui ont une incidence sur les perspectives économiques du pays. Permettez-moi de vous fournir certains de ces renseignements de même que les grandes lignes des prévisions économiques actuelles de la banque avant de répondre à vos questions.

*[Translation]*

The second quarter of 2016 was a difficult one for the Canadian economy, which shrank at an annual rate of 1.6 per cent. The two main drivers of this result were a large, broad-based decline in goods exports, and the impact of the Alberta wild fires. These factors more than offset the strength we saw in household and government spending.

However, the economy is poised to rebound in the second half of the year. This reflects, in part, a return of oil sands production and rebuilding activity in Alberta. Indeed, we saw non-conventional oil output jump by almost 20 per cent in July. As well, exports of goods increased in July and August, pointing to a solid third quarter. A pick-up in the U.S. economy should help goods exports recover some — but not all — of the ground they lost earlier this year.

*[English]*

Let me spend a couple of minutes on the export story because a revised export forecast was central to our deliberations, as discussed this morning. Even though exports of goods have more than fully recovered from their dramatic plunge in 2007 to 2009, that recovery has persistently lagged our forecasts. The strong export performance of 2015 gave us new confidence, but this was shaken again in the first half of this year when we experienced a sharp decline of exports over a five-month period.

In our July MPR, we advanced what we viewed as a conservative forecast for exports in the sense that it assumed only that exports would grow roughly in line with the U.S. economy. We've seen a significant recovery in exports since then, but the net effect of this choppy data is that the level of exports is well below where we thought it would be by now.

It is true that international trade has been surprisingly weak globally, and we offer a box in this MPR discussing a range of interpretations of this. Also, the U.S. economy was quite weak in the first half of the year in dimensions that are very important to Canada's export sales. These factors taken together explain about half of the shortfall in exports relative to what we were expecting. For the remainder, we are looking at a range of structural factors, including lost export capacity and competitiveness challenges.

*[Français]*

Le deuxième trimestre de 2016 a été difficile pour l'économie canadienne, qui s'est contractée de 1,6 p. 100 en taux annualisé. Deux facteurs principaux expliquent ce résultat : une baisse importante et généralisée des exportations de biens, et les conséquences des incendies en Alberta. Ces facteurs ont plus que contrebalancé la vigueur observée des dépenses des ménages et des administrations publiques.

Toutefois, l'économie est en voie de se redresser au deuxième semestre de l'année, à la faveur notamment d'un retour à l'exploitation des sables bitumineux et de la reconstruction en Alberta. De fait, la production de pétrole non classique a bondi de presque 20 p. 100 en juillet. De plus, les exportations de biens ont augmenté en juillet et en août, ce qui donne à penser que le troisième trimestre sera solide. Un raffermissement de l'économie américaine devrait permettre aux exportations de biens de regagner une partie, mais pas la totalité, du terrain perdu plus tôt cette année.

*[Traduction]*

Permettez-moi de consacrer quelques minutes à l'état des exportations parce que la révision des prévisions en matière d'exportation était au centre de nos délibérations, comme discuté ce matin. Même si les exportations de marchandises sont plus importantes qu'elles ne l'étaient avant la chute spectaculaire qu'elles ont subie entre 2007 et 2009, cette reprise a toujours été en retard par rapport à nos prévisions. Le volume élevé des exportations en 2015 nous a redonné confiance, mais celle-ci a été ébranlée à nouveau durant la première moitié de l'année en cours, lorsque nous avons observé une forte baisse des exportations s'échelonnant sur cinq mois.

Dans notre *Rapport sur la politique monétaire* de juillet, nous avons proposé ce que nous considérions comme une prévision prudente en matière d'exportation en ce sens que nous avons supposé que les exportations augmenteraient à peu près au rythme de l'économie américaine seulement. Nous avons observé une nette reprise des exportations depuis, mais l'effet net de ces données discontinues est que le niveau des exportations actuel est bien en deçà de ce que nous croyions qu'il serait.

Il est vrai que le commerce international a été étonnamment faible à l'échelle mondiale, et il y a un encadré dans ce rapport où nous offrons plusieurs interprétations de cette situation. En outre, l'économie américaine a été assez faible durant la première moitié de l'année dans des secteurs qui sont très importants pour les ventes à l'exportation du Canada. Pris ensemble, ces facteurs expliquent environ la moitié des baisses de l'exportation par rapport à ce que nous avions prévu. Pour le reste, nous examinons une série de facteurs structurels, comme la perte de capacité d'exportation et les difficultés en matière de compétitivité.



On the latter, in our surveys, companies have mentioned a number of factors that can influence competitiveness or hinder exports directly. These include deficient infrastructure, regulatory uncertainty, rising trade barriers, relatively high electricity costs and the unknown status of current and future trade agreements.

This analysis suggests that more of our export shortfall may be structural than previously believed rather than cyclical. This is what led us to indicate in our September decision that the risks around our July inflation projection were tilted to the downside. Our latest projections incorporate, therefore, a permanent shortfall in exports relative to our understanding of fundamentals in order to rebalance our forecast risks. This reduces the projected level of GDP by about 0.6 per cent by the end of 2018 compared with our July projection.

Such a reduction in our outlook for exports may sound odd given the depreciation of the Canadian dollar against the U.S. dollar, but some of our competitors have also seen large depreciations in their currencies. For instance, the Mexican peso has fallen by more than 30 per cent against the U.S. dollar since mid-2014, while the Canadian dollar slid by less than 20 per cent over that same period. So while the exchange rate will continue to support the current level of Canadian exports, most of the impact on export growth has probably already taken place.

The export weakness is expected to lead to somewhat softer business investment here. However, there are signs that the worst of this may be behind us in terms of investment. Our most recent survey of Canadian companies found that many businesses believe resource-related activity may be near a low point. Resource companies are expecting their sales to either level off or increase modestly over the next year. Overall, more firms than in recent surveys say they plan to boost investment spending over the next 12 months.

*[Translation]*

Household spending has continued to support the economy, with employment and income continuing to grow outside of energy-intensive regions, particularly in service industries. The bank's accommodative monetary policy will continue to buffer the impact on wealth and income stemming from the fall in resource prices.

En ce qui concerne ce dernier point, dans le cadre de nos enquêtes, les entreprises ont mentionné un certain nombre de facteurs qui peuvent avoir une incidence sur la compétitivité ou nuire directement aux exportations. Parmi ces facteurs, il y a l'infrastructure déficiente, l'incertitude en matière de réglementation, l'augmentation des barrières au commerce, les coûts relativement élevés de l'électricité et l'incertitude quant aux accords commerciaux actuels et futurs.

Cette analyse suggère que, par rapport à ce que nous croyions auparavant, un plus grand nombre de nos lacunes en matière d'exportation sont attribuables à des problèmes structurels plutôt que de nature cyclique. Voilà ce qui nous a amenés à conclure dans notre décision de septembre que les risques entourant nos prévisions d'inflation de juillet étaient orientés à la baisse. Nos dernières prévisions intègrent, par conséquent, une faiblesse permanente des exportations compte tenu de notre compréhension des données fondamentales afin de rééquilibrer les risques en matière de prévision. Cela réduit la valeur prévue du PIB d'environ 0,6 p. 100 d'ici la fin de l'année 2018 par rapport à notre prévision de juillet.

Une telle réduction de nos perspectives en matière d'exportation peut sembler étrange compte tenu de la dépréciation du dollar canadien par rapport au dollar américain, mais la monnaie de certains de nos concurrents a aussi connu une forte dépréciation. Par exemple, le peso mexicain a chuté de plus de 30 p. 100 par rapport au dollar américain depuis le milieu de 2014, tandis que le dollar canadien a perdu moins de 20 p. 100 au cours de la même période. Ainsi, tandis que le taux de change continuera de soutenir le niveau actuel des exportations canadiennes, la majeure partie des répercussions sur la croissance des exportations se sont probablement déjà fait sentir.

La faiblesse des exportations devrait entraîner une légère réduction des investissements des entreprises au pays. Cependant, certains signes semblent indiquer que le pire est peut-être derrière nous en ce qui a trait aux investissements. Notre enquête la plus récente menée auprès des entreprises canadiennes a révélé que bon nombre d'entre elles croient que les activités liées aux ressources pourraient être près d'un creux. Les entreprises du secteur des ressources s'attendent à ce que leurs ventes se stabilisent ou augmentent légèrement au cours de la prochaine année. Dans l'ensemble, un plus grand nombre d'entreprises, par rapport aux résultats des récents sondages, disent vouloir augmenter leurs dépenses d'investissement au cours des 12 prochains mois.

*[Français]*

Les dépenses des ménages ont continué de soutenir l'économie : l'emploi et les revenus poursuivent leur progression à l'extérieur des régions où le secteur de l'énergie est fortement présent, surtout dans les secteurs liés aux services. La politique monétaire expansionniste de la banque continuera d'amortir l'incidence sur la richesse et le revenu découlant de la baisse des prix des ressources.

The rollout of the Canada child benefit should start giving an extra boost to households in the second half of this year. In addition, the impact of the federal infrastructure spending that was announced in budget 2016 should begin to be felt. These measures together will boost the level of Canadian GDP by about 1 per cent over the 2017-18 fiscal year.

*[English]*

One further new development I would like to mention is the government's measures to promote stability in the housing market. With house prices still elevated in the Vancouver area and resales and starts still robust around Toronto, these measures should dampen resale activity in the near term. Our analysis and historical experience suggest these measures will reduce the level of GDP by about 0.3 per cent by the end of 2018, although there is much uncertainty around that estimate. While household debt levels have continued to increase, these measures should, over time, help ease the growth of economic vulnerabilities related to household debt and housing.

All told, we now expect growth over the third and fourth quarters of this year to average about 2.5 per cent, which is lower than we anticipated in July. This reduction reflects the downward revision to exports, the pullback in housing and a modest shift in the timing of federal infrastructure measures that pushes some of the impact into 2017.

We have reduced our growth estimate for this year to 1.1 per cent. The expansion in both 2017 and 2018 should be about 2 per cent growth, higher than the growth rate of potential. However, because the output gap is now somewhat larger than we projected and will close later than we expected in July, the profile for inflation is now slightly lower. We project that total CPI inflation will remain below 2 per cent through the end of this year, as disinflationary pressures linked to excess capacity and year-over-year price swings for gasoline will more than offset the inflationary pressure coming from a lower exchange rate. Total inflation should be close to the 2 per cent target in 2017 and 2018, albeit slightly below.

As always, there are a number of risks surrounding this base case. These include the risks of more sluggish business investment and weaker household spending, slower growth in emerging markets, possibly stronger growth in the U.S. economy and higher oil prices. We judge that these risks to our inflation profile are roughly balanced at this time. I would point out, senators,

L'instauration de l'Allocation canadienne pour enfants devrait donner une impulsion additionnelle aux dépenses des ménages au deuxième semestre de l'année. En outre, les dépenses d'infrastructure du gouvernement fédéral annoncées dans le budget de 2016 devraient commencer à faire sentir leurs effets. Nous continuons de prévoir que ces mesures ajouteront globalement environ 1 p. 100 au niveau du PIB du Canada au cours de l'exercice de 2017-2018.

*[Traduction]*

Un nouveau développement que j'aimerais également souligner concerne les mesures prises par le gouvernement pour promouvoir la stabilité dans le marché du logement. Comme les prix des maisons sont encore élevés dans la région de Vancouver et que la revente et la vente de maisons neuves demeurent fortes dans les environs de Toronto, ces mesures devraient freiner les activités de revente à court terme. Selon notre analyse et les données antérieures, ces mesures devraient permettre de réduire la valeur du PIB d'environ 0,3 p. 100 d'ici la fin de 2018, bien qu'il y ait beaucoup d'incertitude concernant cette estimation. Bien que le niveau d'endettement des ménages ait continué d'augmenter, ces mesures devraient aider, avec le temps, à freiner l'augmentation des vulnérabilités économiques liées à l'endettement des ménages et au logement.

Tout compte fait, nous nous attendons maintenant à ce que la croissance moyenne au cours des troisième et quatrième trimestres de cette année soit d'environ 2,5 p. 100, ce qui est inférieur à nos prévisions de juillet. Cette réduction tient compte de la révision à la baisse des exportations, du repli en matière de logement et du léger report des échéances relatives aux mesures d'infrastructure du gouvernement fédéral qui fait en sorte que certains effets ne se feront sentir qu'en 2017.

Nous avons revu à la baisse notre estimation de croissance pour cette année qui est maintenant de 1,1 p. 100. La croissance en 2017 et 2018 devrait être d'environ 2 p. 100, ce qui est plus élevé que le taux de croissance de la production potentielle. Cependant, parce que l'écart de production actuel est un peu plus grand que nous l'avions prévu et qu'il sera comblé plus tard que prévu, soit en juillet, le profil d'inflation est maintenant légèrement inférieur. Nous prévoyons que l'inflation de l'indice du coût de la vie ou l'IPC totale demeurera sous la barre des 2 p. 100 jusqu'à la fin de cette année, comme les pressions inflationnistes provenant d'un taux de change faible seront plus que compensées par les pressions désinflationnistes liées à la capacité excédentaire et aux fluctuations des prix de l'essence qui s'opèrent année après année. L'inflation totale devrait être proche de la cible de 2 p. 100 en 2017 et 2018, bien que légèrement en dessous.

Comme toujours, il y a un certain nombre de risques entourant ce scénario de base. Il y a notamment les risques que les investissements des entreprises et les dépenses des ménages soient faibles, que la croissance des marchés émergents soit lente, que la croissance de l'économie américaine soit forte et que les prix du pétrole augmentent. Nous jugeons que ces risques touchant notre

that we have changed the way we present these risks, beginning with this MPR. We are now reporting on how we see various aspects of the risks developing as well as setting out the indicators that we are watching in evaluating the risks. I invite you to take a look at that.

With that, Mr. Chairman, Carolyn and I would be happy to answer your questions.

**The Chair:** Thank you very much. I've got several senators who want to ask questions.

**Senator Massicotte:** Thank you for being here today. I must note, Mr. Poloz, that you've had a very difficult time since you joined the governorship. It hasn't been easy with all the turmoil. I appreciate your persistence and courage.

[Translation]

My copy of the report does not include the summary. Usually, the summary consists of two or three pages, unless I am mistaken. Is that right? I don't have the summary. Is that an exception or is it part of the communication plan? It may be an issue with my copy.

I have been seeing for a number of years that we — and we are not the only country — are faced with a major challenge of maintaining constant growth as in the good old days. This may be a matter of demographics, a matter of absorbing the blow of the 2008-2009 crisis. Is the past any indication of the future? Could we be going through the same experience as Japan, where there have been no wage increases or significant growth in 20 years?

There may be some advice that would make Canadians more optimistic, but all the news has been negative. What does the future hold for us? Can we be optimistic about the future or will we be told, in six months, that the growth is too high, once again, and in 10 years or 15 years, we will hear nice theories after the facts? At this point, we are not in control.

**Mr. Poloz:** There is a major debate in the profession on this issue. Our interpretation is that the global economy is facing the aftermath of the 2007-2008 experience. It was an extraordinary crisis in terms of debt levels. A lot of time is needed to remedy the underlying issues. You mentioned the Japanese crisis and what is happening 20 years later. It was more or less the same thing — problems stemming from overly high household debt. After the crisis in Japan, an extremely slow process ensued to remedy the underlying problems in the banking community.

However, the U.S. reacted very quickly by providing solutions to those problems. In Europe, the process has been much slower. You can see the resulting difference between the economies.

profil d'inflation sont à peu près équilibrés à l'heure actuelle. Je tiens à souligner, sénateurs, qu'avec la publication de ce RPM, nous avons changé la façon dont nous présentons ces risques. Nous faisons maintenant un compte-rendu de la manière dont nous voyons l'évolution des différents aspects des risques et nous présentons les indicateurs que nous surveillons pour évaluer ces risques. Je vous invite à y jeter un coup d'œil.

Cela dit, monsieur le président, Carolyn et moi serions heureux de répondre à vos questions.

**Le président :** Merci beaucoup. Plusieurs sénateurs souhaitent poser des questions.

**Le sénateur Massicotte :** Je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui. Je tiens à souligner, M. Poloz, que les choses ont été très éprouvantes pour vous depuis que vous occupez le poste de gouverneur. Cela n'a pas été facile avec tous ces bouleversements. Je vous remercie de votre persévérance et de votre courage.

[Français]

Ma copie du rapport ne comprend pas le résumé. Habituellement, le résumé comporte deux ou trois pages, si je ne me trompe pas? Je n'ai pas le résumé. Est-ce une exception ou est-ce que cela fait partie du plan de communication? C'est peut-être ma copie.

Depuis plusieurs années, je remarque, et nous ne sommes pas le seul pays, que nous sommes confrontés à un défi de taille : maintenir une croissance constante comme dans le bon vieux temps. C'est peut-être une question de démographie, une question d'absorber le choc de 2008-2009. Le passé est-il garant du futur? Est-il possible que nous vivions la même expérience que le Japon où depuis 20 ans il n'y a eu aucune augmentation salariale, aucune croissance importante?

Il y aurait peut-être un conseil qui rendrait les Canadiens et Canadiennes plus optimistes, mais chaque fois il y a des nouvelles négatives. Que nous réserve l'avenir? Pouvons-nous envisager l'avenir avec optimisme ou si dans six mois, encore une fois, on nous dira que la croissance est trop élevée, et dans 10 ans ou 15 ans, on nous formulera de belles théories après les faits? À ce point-ci, nous ne sommes pas en contrôle.

**M. Poloz :** Il y a un grand débat dans la profession concernant cette question. Notre interprétation est que l'économie mondiale fait face aux suites de l'expérience de 2007-2008. C'était une crise extraordinaire en termes de levier du niveau de dette. Il faut beaucoup de temps pour corriger les problèmes sous-jacents. Vous avez mentionné la crise au Japon et ce qui arrive 20 ans plus tard. C'était plus ou moins la même chose, des problèmes découlant de l'endettement des ménages qui était trop élevé. Après la crise au Japon, il y a eu un processus extrêmement lent pour remédier aux problèmes sous-jacents dans le milieu bancaire.

Par contre, aux États-Unis, ils ont réagi très rapidement en apportant des solutions à ces problèmes. En Europe, le processus est beaucoup plus lent. Vous voyez, par conséquent, la différence entre les économies.

We depend on global economic performance more than those other countries do. We are not experiencing a crisis. The banking system has been very strong throughout this episode and it still is today. The only issue is the external demand. That is why we are emphasizing exports and performance. The results have been disappointing for several years. However, we think that we understand the majority of those fluctuations, although perhaps not entirely, as I said. Essentially, I think that the ingredients for a global recovery are there. We have to be very patient, as more time will be needed.

**Senator Massicotte:** We heard Ms. Yellen's comments this week regarding the damages caused in 2008-2009 in terms of the high unemployment rate. People often left the labour market for a few years. As we know a three-to-six-month absence from the labour market leads to a loss of advantages in technology and in knowledge, making the situation very difficult. She even suggests taking the political and monetary risk of overheating the economy in order to make up for lost time. Is Canada considering such an approach? Would that approach be beneficial given our economic context?

**Mr. Poloz:** It is clear that we are not there yet. We are behind the U.S. economy because of the oil shock. We were previously almost in the same situation.

It is true that a very prolonged cycle, like this one, leaves scars.

Ms. Wilkins could no doubt elaborate on this. It is not something we are currently concerned about. We first have to reduce the gap between the capacity and the economy before we take an in-depth look at this issue.

**Carolyn Wilkins, Senior Deputy Governor, Bank of Canada:** Obviously, given the crisis we have gone through and the unemployment rate that increased and then decreased, we are wondering whether some workers are discouraged and are not working as much as they would like to. If the economy experienced slightly higher growth, we could help those people re-enter the workforce, as their job searches would be more productive. What we must do in Canada — and what Ms. Yellen is doing in the United States — is thoroughly examine the labour market data. That can be done in several ways. We can examine the unemployment rate, which is only 7.6 per cent, and see whether we have another index that takes into account long-term unemployment — the rate of activity among individuals who are in their prime working years or other similar data — to determine the equivalent in unemployment rate. The index is currently at approximately 7.6 per cent. As you can see, the labour market gap is larger than the regular unemployment rate suggests. That is partially explained when we look at the situation of young people, an example we find especially useful. Their participation rate is lower now than it was before the crisis. This phenomenon is partially attributable to the fact that more and more people are continuing their education after high school. Of course, that is not the case for all those people. It is said that about

Pour notre part, nous dépendons des performances de l'économie mondiale plus que ces autres pays. Nous n'avons pas de crise. Le système bancaire a été très fort durant cet épisode et il l'est encore aujourd'hui. Le seul problème est la demande extérieure. C'est pourquoi nous mettons l'accent sur les exportations et la performance. Les résultats sont décevants depuis quelques années. Toutefois, nous pensons comprendre la majorité de ces fluctuations — peut-être pas entièrement, comme je l'ai mentionné. Au fond, je crois que les ingrédients de la reprise globale sont là. Il faut être très patient, car il faudra plus de temps.

**Le sénateur Massicotte :** On a entendu les commentaires de Mme Yellen cette semaine au sujet des dommages causés en 2008-2009 en ce qui concerne le taux de chômage élevé. Des gens ont quitté le marché du travail souvent pendant quelques années. Comme on le sait, une absence sur le marché du travail de trois à six mois entraîne la perte d'avantages en technologie et en connaissances, ce qui rend la situation très difficile. Elle propose même de prendre le risque politique et monétaire de surchauffer l'économie afin de rattraper les retards. Le Canada envisage-t-il une telle démarche? Cette démarche serait-elle bénéfique compte tenu de notre contexte économique?

**M. Poloz :** Il est évident que nous n'en sommes pas rendus à ce point aujourd'hui. Nous accusons un retard par rapport à l'économie américaine à cause du choc pétrolier. Auparavant, nous étions presque dans la même situation.

Il est vrai qu'un cycle très prolongé, comme celui-ci, laisse des cicatrices.

Mme Wilkins pourrait sans doute élaborer à ce sujet. Ce n'est pas une question qui nous concerne aujourd'hui. Il faut d'abord réduire l'écart entre la capacité et l'économie avant d'étudier cette question en profondeur.

**Carolyn Wilkins, première sous-gouverneure, Banque du Canada :** De toute évidence, avec la crise qu'on a vécue et le taux de chômage qui a monté puis reculé, on se demande si certains travailleurs sont découragés et ne travaillent pas autant qu'ils le souhaiteraient. Si l'économie connaissait une croissance un peu plus élevée, on pourrait aider ces personnes à réintégrer le marché du travail puisque leur recherche d'emploi serait plus fructueuse. Ce qu'on doit faire au Canada, — et c'est ce que Mme Yellen doit faire aux États-Unis — c'est d'examiner en profondeur les données du marché du travail. On peut le faire de plusieurs façons. On peut examiner le taux de chômage, qui se situe à seulement 7 p. 100, et voir si on a un autre indice qui tient compte du chômage à long terme, soit le taux d'activité chez les personnes qui sont dans leurs années actives maximales ou d'autres données de ce genre, pour connaître l'équivalent en taux de chômage. Actuellement, l'indice se situe à environ 7,6 p. 100. Comme vous voyez, l'écart sur le marché de travail est plus grand que ne semble l'indiquer le taux de chômage régulier. Cela s'explique en partie lorsqu'on examine la situation des jeunes. C'est un exemple que l'on trouve particulièrement intéressant. Leur taux d'activité est plus bas maintenant qu'il ne l'était avant la crise. Ce phénomène est en partie attribuable au fait que plus de personnes poursuivent leurs études après le secondaire.

120,000 individuals — and this data is very approximate — are discouraged by their situation. Higher growth and a stronger economy encourage those people's entry into the labour force and help them develop their potential.

[English]

**Senator Wallin:** Thanks very much for being here. I have a couple of questions on the two key areas that you highlighted: housing and the export market. In some ways, it's the same question about the sensitivity of your tools and your ability to respond in these two areas.

You welcome the government's recent move on mortgages to make eligibility a little more difficult. You say it reduces vulnerability, but you also concede that there's weaker spending in that sector. It makes it tougher on retirees. We don't know what, if any, incentive there will be for millennials, who don't seem to buy into the idea of ownership. The CMHC says the housing market is now a strong risk.

In your own risk management frame, what are your tools to deal with the rather uncertain outcome of this? In an earlier time, you said you would even consider negative interest rates. Is that still on your horizon? Do you think we might get there?

**Mr. Poloz:** That's a pretty big frame. We focus most of our analysis on the housing market and our indebtedness in our FSR, our *Financial System Review*, which will come out in December. But for several issues in a row, we have been highlighting the risk around a hot housing market and the debt that goes with it. It's particularly the debt part that matters the most to us because it means, when you have these vulnerabilities, if there is a catalyst to create the risks — a catalyst would be, for example, a new slowdown in the world economy, which Canada feels right away, with even lower commodity prices and rising unemployment — you have people in trouble with their mortgages. What happens is the shock from the world into Canada gets magnified, and we could have a much deeper recession than we would in normal circumstances because the indebtedness creates this negative feedback loop.

That's why we care about it and that's why we welcome this kind of change, because a macro-prudential policy change, which is how we classify that, independently reduces or mitigates those risks to the future because it means that, in future, whatever debt accumulation happens will be of higher quality. It will be bigger down payments or a smaller mortgage relative to your income,

Évidemment, ce n'est pas le cas pour toutes ces personnes. On dit qu'environ 120 000 personnes — et ces données sont très approximatives — sont découragées par leur situation. Une croissance supérieure et une économie plus forte favorisent l'insertion à l'emploi de ces personnes et leur permettent de développer leur potentiel.

[Traduction]

**La sénatrice Wallin :** Merci beaucoup de votre présence. J'ai quelques questions concernant les deux secteurs clés que vous avez mentionnés : le logement et le marché d'exportation. D'une certaine manière, il s'agit de la même question que celle qui a été posée concernant la sensibilité de vos outils et votre capacité à intervenir dans ces deux secteurs.

Vous accueillez favorablement la récente décision du gouvernement concernant les prêts hypothécaires visant à rendre l'admissibilité un peu plus difficile. Vous dites que cela réduit la vulnérabilité, mais vous admettez aussi que les dépenses sont moins importantes dans ce secteur. Cela compliquera les choses pour les gens à la retraite. Nous ne savons pas quels seront les avantages, s'il y en a, pour la génération Y qui ne semble pas souscrire à l'idée de propriété. La S.C.H.L. affirme que le marché du logement représente maintenant un risque important.

Dans votre propre cadre de gestion des risques, quels sont les outils que vous utiliserez pour faire face à l'issue de cette situation qui est assez incertaine? Plus tôt, vous avez dit que vous envisageriez même le recours à un taux d'intérêt négatif. Envisagez-vous toujours cette possibilité? Pensez-vous que nous pourrions en arriver à cela?

**M. Poloz :** C'est un cadre assez grand. Nous concentrons la plupart de nos analyses sur le marché du logement et notre endettement dans notre Revue du système financier, qui sera publiée en décembre. Mais dans plusieurs numéros consécutifs, nous avons souligné les risques liés à un marché du logement vigoureux et à l'endettement qui y est rattaché. C'est l'endettement qui nous préoccupe le plus parce que cela signifie que lorsque vous avez ces vulnérabilités, s'il y a un catalyseur qui engendre des risques — un catalyseur peut être, par exemple, un nouveau ralentissement de l'économie mondiale, ce que le Canada ressent immédiatement, qui entraînerait une réduction des prix des matières premières et une hausse du chômage — vous avez des gens en difficulté en raison de leur prêt hypothécaire. Ce qui se passe est que le choc mondial est amplifié au Canada et que nous pourrions avoir une récession beaucoup plus importante qu'en temps normal, parce que la dette crée un cercle vicieux.

C'est la raison pour laquelle nous nous en soucions et que nous accueillons favorablement ce genre de changement, car un changement de politique macroprudentielle, comme nous appelons cela, réduit ou atténue ces risques futurs de manière indépendante, parce que, à l'avenir, quelle que soit la dette accumulée, elle sera de meilleure qualité. Cela se traduira par un

that kind of thing, so better able to sustain the whole thing if there is a problem that arises. It makes the vulnerability lower. We welcome it in that sense.

Separate from that is the economic performance in the background. The economy as it stands, as we've said today, we talked today about how there were enough negatives this past period through the export revision primarily to at least have us talking about whether it was appropriate to move interest rates down further.

Given that interest rates are already very low, yes, we have talked about what tools we have in our tool kit if there is a significant downturn in the economy. It's not easy to appreciate, but we really don't have much room to maneuver using standard tools. It's what we call an unconventional tool kit, which would include such things as forward guidance. Usually that's meant to try to influence longer-term interest rates to bring a little more interest rate kick to the economy, or asset purchases, what we call QE, quantitative easing, which is an odd term, and negative interest rates as part of that tool kit.

We have no thinking of that in this situation in which we find ourselves. We believe the recovery is gradually gathering more momentum. It's just that it keeps getting hit by new bouts of uncertainty such as we discussed this morning. But they remain in our tool kit and, if that's what the situation calls for, that's where we would need to go.

Fortunately, this year we had an increase in planned fiscal spending, and that made a significant difference to that calculus, where the economy is relative to its potential.

**Senator Wallin:** If I just throw in the next area, which is the export situation, which again leaves us very vulnerable, we don't know how that's going to work out. As you say, these shocks are sometimes a bit of a surprise.

So it comes back to that same question, which is if the housing policy, this new approach to mortgaging, has these negative effects — I know the positive effects but the negative ones are there too — at a time where most of the benefits for global trade have been baked in already and some of the deals are in trouble, to say the least, so then how close are you to the tool kit that you only resort to in really tough times?

**Mr. Poloz:** In today's update, we've been very judicious in the new thinking around the export outlook. We have taken about half of the news that we received this year and treated it as a permanent decline in exports relative to fundamentals, which is a big change to our thinking because we figured eventually that

plus gros versement initial ou une hypothèque plus petite par rapport à votre revenu, ce genre de chose, de manière à ce que vous puissiez mieux vous en sortir si un problème devait se produire. Cela réduit la vulnérabilité. C'est dans ce sens que nous appuyons ces mesures.

Indépendamment de cela, il y a le rendement économique en arrière-plan. L'économie, à l'heure actuelle... comme nous l'avons déjà dit aujourd'hui, en parlant du fait qu'il y a eu assez de facteurs négatifs au cours de la dernière période, avec les révisions liées aux exportations principalement, pour au moins discuter de la possibilité de baisser les taux d'intérêt encore davantage.

Étant donné que les taux d'intérêt sont déjà très bas, oui, nous avons parlé des outils que nous pourrions utiliser dans notre trousse d'outils, s'il y avait un ralentissement important de l'économie. Ce n'est pas facile à expliquer, mais nous n'avons vraiment pas beaucoup de marge de manœuvre avec les outils standard. C'est ce que nous appelons une trousse d'outils non conventionnels, qui comprendrait des éléments comme les indications prospectives. Habituellement, cela est utilisé pour essayer d'influencer les taux d'intérêt à long terme pour stimuler un peu l'économie ou l'achat d'actifs au moyen du taux d'intérêt, ce que nous appelons étrangement l'assouplissement quantitatif, et les taux d'intérêt négatifs font partie de cette trousse d'outils.

Nous ne pensons pas à cela dans la situation dans laquelle nous nous trouvons. Nous croyons que la reprise prend progressivement son élan. C'est simplement qu'elle ne cesse d'être frappée par de nouveaux épisodes d'incertitude comme ce dont nous avons parlé ce matin. Mais ils demeurent dans notre trousse d'outils et si c'est ce dont la situation a besoin, nous devrons y avoir recours.

Heureusement, cette année, nous avons eu une augmentation des dépenses budgétaires prévues, ce qui a fait une différence notable dans ce calcul, où l'économie est relative à son potentiel.

**La sénatrice Wallin :** Si je peux aborder la question suivante, qui concerne la situation de l'exportation, qui, encore une fois, nous rend très vulnérables; nous ne savons pas comment cela va fonctionner. Comme vous le dites, ces chocs nous prennent parfois par surprise.

Cela nous ramène donc à la même question, c'est-à-dire la politique sur le logement; ce nouveau régime hypothécaire entraîne ces effets négatifs — je connais les effets positifs, mais il y a aussi des effets négatifs — à un moment où la plupart des avantages du commerce mondial ont déjà été pris en considération et où quelques-unes des ententes sont en difficulté — c'est le moins qu'on puisse dire — alors à quel point êtes-vous prêt à utiliser la trousse d'outils à laquelle vous n'avez recours qu'en périodes très difficiles?

**M. Poloz :** Dans notre dernière mise à jour, nous avons été très judicieux dans la nouvelle manière de penser aux perspectives d'exportation. Nous avons pris près de la moitié des nouvelles que nous avons reçues cette année et nous les avons traitées comme s'il s'agissait d'une baisse permanente des exportations par rapport

would come back, but it could be because of firms we've lost that aren't there to export anymore or these competitiveness issues that we've raised.

We've taken that, and that means that exports from this lower level are projected to rise only roughly at the rate of the U.S. economy growing. So if we can maintain our shares in the U.S. economy, then we'll get that growth, which is a very conservative set of assumptions. You're right that that is risky. We have to watch those data carefully, and that would be the main variable that could disappoint us, because it's important enough.

On the housing front, we have worked in that basically housing would not contribute and it would actually be a drag on the economy next year because of these changes. However, I just want to remind everybody that it's like the cost of some insurance. When you buy your insurance on your house, you don't think, "Shucks, I wish I hadn't spent that money." It allows you to prepare for a bad scenario. It could cost the economy a great deal if we let those things get out of hand.

**Senator Wallin:** I appreciate that, thank you.

**The Chair:** I have a bit of a supplementary on that on the housing issue. There is the controversy about Vancouver, Toronto and high housing prices, but don't low interest rates induce people to invest in housing and so, therefore, by having the interest rates at 2 per cent and 3 per cent and 3.25 per cent mortgages for 20 years, why wouldn't you? You can't put it in the bank for 5 per cent anymore, so if you have cash, you're going to put it in, and now we're blaming the Chinese. Aren't we partly at fault for the ease of people to get into a house, which is driving the prices up?

**Mr. Poloz:** Most of that is absolutely true; maybe all of it.

**The Chair:** Your fault.

**Mr. Poloz:** Monetary policy is there in order for us to help stabilize the economy when something bad happens. We use our inflation target as our anchor to guide us when to do these things. If the economy goes into a lull, we will under-achieve our inflation goals so we cut interest rates in order to boost things. And of course, when we cut interest rates, we're hoping just that: Someone will buy a house a little sooner than they were planning, someone will buy a car that they weren't otherwise going to buy, and debt goes up and that fills that gap and brings the economy

aux valeurs de base, ce qui est une façon très différente de voir les choses, parce que nous nous sommes dit que la situation allait finalement se rétablir, mais cela pourrait être en raison des entreprises que nous avons perdues qui ne contribuent plus aux exportations ou de ces problèmes de concurrence que nous avons soulevés.

Nous avons fait cela, ce qui signifie que ces faibles volumes d'exportation devraient augmenter à peu près au même rythme que la croissance de l'économie américaine. Donc, si nous pouvons maintenir nos parts dans l'économie américaine, alors nous connaissons une croissance; c'est un ensemble très conservateur d'hypothèses. Vous avez raison de dire que cela est risqué. Nous devons observer ces données attentivement, et c'est la principale variable qui pourrait nous décevoir, car elle est assez importante.

En ce qui concerne le logement, nous avons jugé, essentiellement, qu'il ne contribuerait pas positivement à l'économie et qu'en fait, il la freinerait l'année prochaine en raison de ces changements. Cependant, je tiens à rappeler à tout le monde que c'est comme le coût de certaines assurances. Lorsque vous souscrivez une assurance pour votre maison, vous ne vous dites pas : « Zut, j'aurais préféré ne pas dépenser cet argent ». Elle vous permet de vous préparer en cas d'incidents ou de problèmes. Cela pourrait faire beaucoup de tort à l'économie, si nous laissons les choses aller.

**La sénatrice Wallin :** Je comprends, merci.

**Le président :** J'ai quelque chose à ajouter sur la question du logement. Il y a la controverse du prix élevé des logements à Vancouver et à Toronto, mais les faibles taux d'intérêt incitent les gens à investir dans le logement, et compte tenu des taux hypothécaires à 2, à 3 et à 3,25 p. 100 pendant 20 ans, pourquoi pas? Vous ne pouvez plus mettre cet argent en banque pour obtenir des intérêts de 5 p. 100, donc si vous avez l'argent, vous allez vous en servir; et maintenant on met en cause les Chinois. Ne sommes-nous pas en partie responsables de la facilité avec laquelle les personnes peuvent s'acheter une maison, ce qui entraîne une hausse des prix?

**M. Poloz :** Presque tout ce que vous dites est tout à fait vrai, et peut-être tout, en fait.

**Le président :** Votre faute.

**M. Poloz :** La politique monétaire existe pour nous aider à stabiliser l'économie quand les choses tournent mal. Nous utilisons notre cible d'inflation comme ancre pour nous aider à déterminer à quel moment il faut intervenir. Si l'économie ralentit, nous ne pouvons atteindre nos objectifs d'inflation; nous réduisons donc les taux d'intérêt afin de stimuler l'économie. Et bien sûr, lorsque nous réduisons les taux d'intérêt, nous espérons justement que quelqu'un va s'acheter une maison un peu plus tôt que prévu, que quelqu'un va s'acheter une voiture, ce

back up to speed. And companies too will invest more because the cost of borrowing is lower. That's part of monetary policy. That's always true and always has been.

However, what's happened this time is it's been for years and years in a row, and so those distortions, if you want to call them that, begin to accumulate and become more of an issue for the future if there is a catalyst. We've said it's like having a crack in a tree in your yard. The tree looks good, but the bad storm comes and then you find out just how vulnerable it was.

You're right, but fundamentally that is a personal decision made with the lender, right? The borrower and the lender sit down. They decide on the finances and they make that decision. It's not up to us to change that. Supply of housing, of course, is another question.

It does fuel that process but, importantly, since the crisis, all countries have developed a suite of macro-prudential tools. So changing the mortgage rules several times in recent years, and especially this latest change, is intended to gradually increase the quality of the underlying stock of debt so that you're better able to withstand those shocks.

That has actually made our system much safer than it was back in 2007. And you know that it rode through the crisis very well, so it's even safer today. That's, if you like, an investment in resilience, which is something that means that future growth in the economy is more sustainable than it would have been otherwise.

**Senator Black:** Thank you both for being here. With the indulgence of the chairman, I have a couple of questions. One occurred to me, governor, when you were presenting your remarks, and it's a tougher question, but I think it would be on some Canadians' minds, and it would be, I think: Do you as the governor and should Canadians have confidence in the forecasts of the bank, given that they seem to change every quarter?

**Mr. Poloz:** Well, I grew up in the bank as a forecaster a long time ago, so I've had the privilege of working at the rock face, if you like, of that, and so has Carolyn. I think what that does for us is that we know how to ask the questions and to guide what else we should be looking at, that kind of thing. This is not just a mechanical process like the computer tells us what will happen. It's a highly judgmental process aided by those kinds of tools.

We've been through a particularly difficult period since the crisis during which the economy has shifted in enough ways that it has called into question whether models can actually manage it. We've had to adapt on the fly, create satellite models or smaller

qu'il n'aurait pas fait autrement, et la dette augmente et comble cet écart, ce qui rétablit l'économie. Et les entreprises investissent aussi davantage parce que le coût d'emprunt est plus faible. Cela fait partie de la politique monétaire. C'est toujours vrai et l'a toujours été.

Cependant, cette fois-ci, la situation dure depuis plusieurs années et ces distorsions, si on peut les appeler ainsi, commencent à s'accumuler et pourraient poser un problème pour l'avenir s'il y avait un catalyseur. Comme nous l'avons dit, c'est comme si un arbre dans votre cour avait une entaille. L'arbre paraît bien, mais une tempête violente s'abat sur votre région et vous réalisez à quel point il était vulnérable.

Vous avez raison, mais à la base, il s'agit d'une décision personnelle prise devant le prêteur, n'est-ce pas? L'emprunteur et le prêteur se rencontrent. Ils discutent des produits financiers et ils prennent une décision. Ce n'est pas à nous de changer cela. L'offre de logement, bien entendu, c'est une tout autre question.

Elle alimente ce processus, mais il faut souligner que, depuis la crise, tous les pays ont mis au point un ensemble d'outils macroprudentiels. Donc, les nombreux changements apportés à la règle hypothécaire au cours des dernières années, et surtout le dernier, visent à faire augmenter progressivement la qualité de la dette sous-jacente de manière à pouvoir mieux résister à ces chocs.

Cela a effectivement rendu notre système beaucoup plus sûr qu'il l'était en 2007. Et on sait qu'il s'est très bien comporté durant la crise; il est donc encore plus sûr aujourd'hui. Cela, si vous voulez, est un investissement dans la résilience, ce qui signifie que la croissance future de l'économie sera plus durable qu'elle ne l'aurait été autrement.

**Le sénateur Black :** Merci à vous deux d'être ici. Si le président le permet, j'aurais quelques questions. Une de ces questions m'est venue, monsieur le gouverneur, lorsque vous avez fait votre déclaration, et il s'agit d'une question plus difficile, mais je pense que certains Canadiens se la posent. Je pense pouvoir la formuler comme ceci : En tant que gouverneur, avez-vous confiance dans les prévisions de la banque et croyez-vous que les Canadiens devraient s'y fier, compte tenu du fait qu'elles semblent changer tous les trimestres?

**M. Poloz :** Eh bien, comme j'ai fait mes premiers pas à la Banque à titre de prévisionniste, il y a longtemps, j'ai eu le privilège de me pencher, pour ainsi dire, intimement sur cette question, comme c'est également le cas de Carolyn. Je pense que ce qu'il en ressort, pour nous, est que nous savons comment poser les questions et orienter les autres aspects sur lesquels nous devrions nous pencher, et ainsi de suite. Il ne s'agit tout simplement pas d'un processus mécanique, comme lorsqu'un ordinateur nous dit ce qui va se produire. C'est un processus très subjectif qui s'appuie sur ce type d'outils.

Depuis la crise en marge de laquelle l'économie s'est transformée à un point tel que l'on s'est demandé si les modèles pouvaient véritablement permettre de la gérer, nous avons traversé une période particulièrement difficile. Nous avons dû



modifications, and increase our reliance on anecdotal evidence, which is talking to companies, talking to the deciders, so we understand better what is going on.

I would stand by that as a process. We can't do policy without it and we make it absolutely the best we can. Carolyn may have something to add.

**Senator Black:** So you have confidence?

**Mr. Poloz:** We have confidence. I do.

**Ms. Wilkins:** I would just say I think that's a tough question, but we need to be accountable and so it's a fair question. We've done some work on the sources of our forecasters, and we put them up on the web. There's an analytical note that actually looks at that, because it's important for us to say every forecaster makes an error, but you start to wonder if your errors are in one direction. What we find is that the source of our error has tended to be in the U.S. economy, just underestimating the strength of those headwinds that the governor was talking about. At the same time, we've been hit with other shocks that we didn't see coming, like the oil. Oil was —

**Senator Black:** Or fire. We understand.

**Ms. Wilkins:** Yes, the fire, and in the U.S. there were budget issues that seem to happen every year at the end of the quarter.

**Senator Black:** I just wanted to test that you have confidence.

**Ms. Wilkins:** Yes; and so I would say from a growth perspective, it's something we've considered. When you look at the inflation forecasts, the forecast revisions have been much smaller and in fact, for the most part, we've kept inflation, for the whole time we've targeted inflation, within the 1 per cent to 3 per cent target bands. Of course that's our ultimate goal. That's why we look at growth.

We don't take errors lightly, but we certainly pay attention to them and are confident that our forecasts are going in the right direction.

**Senator Black:** Okay, thank you.

In the U.S., as we know, the fed releases their minutes. Have you considered doing the same?

**Mr. Poloz:** From time to time, we've talked about this. Central banks have changed their communication package, if you like, quite dramatically over the last 10 to 15 years. In many respects,

nous adapter à la volée, créer des modèles satellites ou apporter de petites modifications et rehausser l'importance que nous accordions aux observations empiriques, qu'il s'agisse de discussions avec les entreprises, de discussions avec les décideurs, de sorte que nous puissions mieux comprendre ce qui se passe.

Je continue d'adhérer à cette formule, à titre de processus. Nous ne pouvons élaborer de politiques sans celui-ci et nous ne cessons de le bonifier. Peut-être Carolyn aura-t-elle quelque chose à ajouter.

**Le sénateur Black :** Vous avez donc confiance?

**M. Poloz :** Nous avons confiance. J'ai confiance.

**Mme Wilkins :** J'aimerais simplement dire que je considère qu'il s'agit d'une question difficile, mais comme nous devons rendre des comptes, elle est juste. Nous avons accompli du travail sur les sources de nos prévisionnistes et nous les avons publiés sur le Web. Une note d'analyse porte précisément sur cette question, parce qu'il est important pour nous de dire que chaque prévisionniste commet une erreur, mais que l'on commence à s'interroger lorsque nos erreurs vont dans le même sens. Nous constatons que notre erreur a généralement puisé sa source dans l'économie américaine, alors que nous avons simplement sous-estimé la force des vents contraires qu'évoquait le gouverneur. En même temps, nous avons été frappés par d'autres chocs que nous n'avions pas vus venir, comme le choc pétrolier. Le choc pétrolier...

**Le sénateur Black :** Ou les incendies. Nous comprenons.

**Mme Wilkins :** Oui, les incendies et les problèmes budgétaires américains qui semblent survenir tous les ans, à la fin du trimestre.

**Le sénateur Black :** Je voulais simplement m'assurer que vous aviez confiance.

**Mme Wilkins :** Oui et je dirais donc que du point de vue de la croissance, c'est un aspect dont nous avons tenu compte. Lorsque l'on examine les prévisions en matière d'inflation, les révisions apportées à celles-ci ont été beaucoup plus petites et en fait, pour l'essentiel, sur l'ensemble de la période à l'égard de laquelle nous fixons des cibles en matière d'inflation, nous avons maintenu ces prévisions dans une fourchette cible de 1 p. 100 à 3 p. 100. C'est manifestement notre objectif ultime. C'est la raison pour laquelle nous nous attardons à la croissance.

Nous ne prenons pas les erreurs que nous commettons à la légère, mais nous leur accordons indiscutablement de l'attention et nous croyons fermement que nos prévisions vont dans le bon sens.

**Le sénateur Black :** Très bien, merci.

Aux États-Unis, comme nous le savons, la réserve fédérale publie le procès-verbal de ses délibérations. Avez-vous envisagé la possibilité d'en faire autant?

**M. Poloz :** Nous discutons de cette question à l'occasion. En fait, les banques centrales ont modifié leur approche en matière de communication de manière relativement significative,

the bank was one of the leaders in things like the press conferences that go with decisions. We have been doing that for some time and more recently for other central banks.

The idea of minutes has its pluses. It has its minuses too, which is that they tend to be sanitized or very difficult to glean insight from. You can imagine what those meetings would be like if you know every word is going to be right there, like our words today. It means that they become more formal and perhaps less like a dialogue or a debate that you would really like to have, such as the one we had over the past week in deciding what to do today. My sense is that the benefits of that equality of view-putting and dialogue around the table is of extreme value to us.

In certain institutions, you have a more geographical representation linkage to why you're at the table, such as in Europe or in the U.S. Because of that, there is an extra layer of accountability. How did you represent us in that conversation? And the minutes are a vehicle to, in effect, put a checkmark beside that accountability.

We don't carry that burden into the room. We are all equals. We are economists. Being given this input, we can have a genuine debate and come out unified, all standing behind the decision we made jointly, so there's no voting or dissenting, none of that. Personally, I think those benefits add up to a lot and are under-appreciated elsewhere.

On top of that, other things we've done about transparency are better than minutes, and so our discussion today, when we talk about our decision, we have an opening statement which is intended to fill the gap between the *Monetary Policy Report*, which is the fulsome analysis, and the decision, which is the press release. In between, there was a week of questions and more digging and rebuttal and argument, and all that gets boiled down — of course, we don't report the whole thing — but to lay out what we think are the top issues that we grappled with so people get an insight into how that decision was reached. If you try to substitute that for minutes, it would be very hard to read in the minutes produced how that actually occurred. I think you would have less insight.

**Senator Black:** Thank you very much. That's very helpful.

au cours des 10 à 15 dernières années. À de nombreux égards, la banque a été parmi les chefs de file en matière de mesures comme celles qui consistent à tenir une conférence de presse en marge des décisions. Nous procédons de cette façon depuis un certain temps et plus récemment, pour d'autres banques centrales.

L'idée de publier des procès-verbaux présente un certain nombre d'avantages. Elle présente également des inconvénients, dans la mesure où ceux-ci tendent à être épurés ou qu'il s'avère en définitive très difficile d'en tirer quoi que ce soit. Vous pouvez imaginer ce à quoi ressembleraient ces réunions si nous savions que chaque mot prononcé s'y retrouverait, comme c'est le cas des propos que nous échangeons aujourd'hui. Cela signifierait que ces rencontres deviendraient plus formelles et délaisseraient quelque peu le format du dialogue ou du débat que l'on aimerait véritablement avoir, comme celui que nous avons eu la semaine dernière, lorsque nous devons décider ce que nous ferions aujourd'hui. Mon sentiment est que les avantages que présente le fait de dialoguer librement autour de la table et d'échanger des points de vue, en toute égalité, s'avèrent extrêmement utiles pour nous.

Dans certaines institutions, votre présence à la table constitue une représentation à caractère géographique, comme c'est le cas en Europe ou aux États-Unis. Il en résulte donc un niveau additionnel de responsabilité. Comment nous avez-vous représentés lors de cette conversation? Et le procès-verbal constitue, en fait, un mécanisme qui permet de contrôler cette responsabilité.

Nous n'assumons pas un tel fardeau, lorsque nous nous retrouvons ensemble. Nous sommes tous égaux. Nous sommes des économistes. Fort de cette information, nous pouvons tenir un véritable débat et en ressortir unis, en faveur de la décision que nous avons prise conjointement, de sorte qu'il n'y a ni vote ni dissension, rien de ce genre. Personnellement, je suis d'avis que ces avantages ont un effet cumulatif important et qu'ils sont mésestimés ailleurs.

De surcroît, d'autres gestes que nous avons posés sur le plan de la transparence sont préférables à celui qui consisterait à publier un procès-verbal, comme lors de notre discussion d'aujourd'hui, qui porte sur notre décision. Nous commençons par une déclaration préliminaire qui vise à combler l'écart entre le *Rapport sur la politique monétaire*, qui représente l'analyse complète et la décision, qui prend la forme du communiqué de presse. Entre-temps s'est écoulée une semaine de questions, de fouilles, de réfutations et d'argumentations et tous ces éléments sont synthétisés — même si, manifestement, nous ne faisons pas état de l'ensemble de ce processus — de manière à exposer ceux qui, selon nous, sont les principaux enjeux auxquels nous nous sommes attardés de manière à ce que chacun puisse comprendre comment nous en sommes venus à cette décision. Si l'on devait tenter de remplacer cette démarche par la publication d'un procès-verbal, il serait très difficile de déterminer, en se référant à ce dernier, comment les choses se sont véritablement déroulées. Je pense que l'on comprendrait moins bien.

**Le sénateur Black :** Merci beaucoup. Cela a été très utile.

**Senator Lang:** Thank you for the update. It certainly is very guarded, and it isn't really a positive overview of the economy as we see it today in Canada. I'm not surprised, quite frankly. I don't think most Canadians would be either.

Recently, I read a number of articles in the financial parts of the reporting in the various newspapers and other publications, statements being made that the Bank of Canada is starting to become a cheerleader for government policy. I don't know if that's true or not, but you might want to specifically comment on that.

In the update, I was surprised to see that there was no real addressing the question of the deficit financing by government and the long-term implications of huge deficit financing by government.

It's been reported that the minister has moved from a position of a balanced budget in less than a year to a projected deficit of \$29.4 billion, at least that has been reported for this current year; another \$29 billion shortfall the next year; and then another \$22.8 billion projected in 2018-19. Today we read that some economists are predicting that deficit may be even higher, \$16.5 billion over the next three years, which would add between \$80 million to \$90 million of debt to the government's mandate.

My question to the Bank of Canada is this: What analysis has your organization done to show that government deficit spending when Canada's not in a recession, or at least we're told we're not in a recession, will actually boost the Canadian economy in a sustained manner rather than harm it? Do you have any concerns about this large deficit spending as we move forward, as far as it's going to affect Canadians?

**Mr. Poloz:** Perhaps I'll just say a word about the cheerleading comment first, which is a notion I would reject. We very rarely comment on government policies, except to evaluate what their macroeconomic effects would be, which is our responsibility. Because fiscal change will make a significant difference to the economic outlook, it therefore affects how we target the inflation rate. It doesn't get any simpler than that.

I've written papers myself around the issue of policy mix. When you have an economy that's falling well short of its potential for an extended period of time, it usually does fall to policy-makers to find a way to help close that gap. If you do it through monetary policy, it works in the way we were discussing

**Le sénateur Lang :** Merci d'avoir fait cette mise au point. Elle est indiscutablement très prudente et il ne s'agit pas en fait d'un aperçu positif de l'économie telle que nous l'observons aujourd'hui au Canada. Pour être bien franc, je ne suis pas surpris. Je ne pense pas que la plupart des Canadiens le seraient non plus.

J'ai récemment pris connaissance d'un certain nombre d'articles publiés dans la section des informations financières de divers journaux et autres publications, de déclarations selon lesquelles la Banque du Canada avait commencé à assumer un rôle de meneur de claue des politiques gouvernementales. Je ne sais pas si cela est vrai ou non, mais peut-être souhaiteriez-vous formuler un commentaire à cet égard.

Dans la mise au point, je me suis surpris de constater que l'on ne traitait pas véritablement de la question du financement par endettement du gouvernement et des répercussions à long terme d'une relance par de tels déficits budgétaires très importants.

On rapporte que le ministre a changé de position, le budget équilibré prévu ayant, en moins d'un an, été remplacé par un déficit prévu de 29,4 milliards de dollars, si l'on se fie aux chiffres annoncés pour la présente année financière, un autre manque à gagner de 29 milliards de dollars étant prévu l'année suivante puis un autre, de 22,8 milliards de dollars, en 2018-2019. Aujourd'hui, nous avons pu apprendre que certains économistes prévoyaient que le déficit pourrait être encore plus élevé, à hauteur de 16,5 milliards de dollars au cours des trois prochaines années, ce qui ajouterait entre 80 à 90 millions de dollars de dette au mandat du gouvernement.

Ma question à la Banque du Canada est la suivante : quelle analyse votre organisation a-t-elle réalisée pour démontrer que le fait, pour le gouvernement, de pratiquer une politique de relance par le déficit budgétaire alors que le Canada n'est pas en récession, ou à tout le moins c'est ce que l'on nous affirme, permettra véritablement de dynamiser l'économie canadienne de manière durable, plutôt que de lui causer du tort? Avez-vous quelque inquiétude que ce soit au sujet de cet important financement par endettement, sur le plan des répercussions qu'il pourrait avoir sur les Canadiens dans l'avenir?

**M. Poloz :** Permettez-moi tout d'abord peut-être de dire un mot au sujet du commentaire relatif à notre rôle de meneur de claue, assertion que je rejetterais. Nous ne formulons que rarement des commentaires sur les politiques du gouvernement, si ce n'est pour en évaluer les effets macroéconomiques, ce qui relève de notre responsabilité. Comme les changements au plan fiscal auront un effet marqué sur les perspectives économiques, ils ont dès lors une incidence sur la façon dont nous établissons le taux d'inflation. Les choses ne pourraient pas être plus simples que cela.

J'ai moi-même rédigé des articles sur la question du dosage des politiques. Lorsque l'on se retrouve en présence d'une économie dont le rendement demeure bien en deçà de son potentiel, pendant une longue période, c'est généralement aux responsables des orientations politiques qu'il incombe de trouver une façon de

before, which is very low interest rates and accumulation of debt by the household sector. If you do it through fiscal policy, interest rates would not be as low, and you would do it through an accumulation of debt by the public sector. So one needs to think about which pile of debt is more concerning, given the situation that we're presented with.

The situation we're presented with is post-crisis, labouring to get through with a weak global economy, layered on top of that the oil price shock, which is a massive change for Canada, \$60 billion of income gone.

That is the situation we're in, and policy-makers have a choice about how that mix plays out. My comments have been around that. In this situation, interest rates are almost as low as they can go before getting into unconventional territory.

An entire book was written in 1936 about this situation, which is that this is where monetary policy begins to lose its effectiveness and fiscal policy has its maximum effectiveness. Dollar for dollar in terms of the two debt piles that I talked about, the impact of the federal fiscal action is much more impactful on the economy and brings more good than it would to try to encourage more indebtedness in the household sector by having rates even lower.

So that is just a choice, and we have tried to be clear about how those things impact the economy. I think all economists would agree that fiscal expansion in this situation will have a powerful impact on the economy, and we are about to see it over the course of the next 6 to 12 months. We will see the effects of the increase in the child benefit and the infrastructure program that the government has put in place. I don't really think of that as a debating point.

As for deficits, of course we care about deficits. But putting that context I just mentioned against it, the Canadian federal debt situation is one of the lowest in the world. There's capability to use this tool, but no one thinks it has to last forever. We think our economy and the world economy is getting traction.

**Senator Enverga:** Thank you, Governor Poloz, for appearing today. I have read all your notes here. I have some questions about our relationship with and our growing dependence on China. The current government is clear on its intent to expand our

contribuer à combler cet écart. Si l'on a recours au mécanisme de la politique monétaire, l'effet est tel que celui dont nous avons discuté plus tôt, c'est-à-dire des taux d'intérêt peu élevés et une accumulation de l'endettement par le secteur des ménages. Si l'on a recours au mécanisme de la politique fiscale, les taux d'intérêt ne sont pas aussi faibles et on procède alors par une accumulation de cet endettement par le secteur public. Il convient donc de s'interroger quant à celui de ces deux types d'endettement qui s'avère le plus inquiétant au vu de la situation dans laquelle nous sommes actuellement.

La situation à laquelle nous sommes confrontés en est une de sortie de crise, alors que nous éprouvons de la difficulté à surmonter une période marquée par la faiblesse de l'économie mondiale, à laquelle s'ajoutent les répercussions du choc pétrolier, qui représente un changement énorme pour le Canada, puisque ce sont des revenus de 60 milliards de dollars qui se sont envolés.

Telle est la situation dans laquelle nous nous retrouvons et les responsables des orientations politiques doivent faire un choix quant à leur dosage. Mes commentaires ont porté sur cette question. En l'espèce, les taux d'intérêt sont pratiquement aussi faibles qu'ils pourraient l'être avant que l'on ne se retrouve dans une situation tout à fait atypique.

Un ouvrage entier a été consacré à cette situation, en 1936; on y explique que c'est dans ce genre de situation que la politique monétaire commence à perdre de son efficacité et que la politique fiscale offre une efficacité maximale. Si l'on procède à une comparaison rigoureuse des deux types d'endettement évoqués plus tôt, l'incidence des mesures fiscales fédérales serait nettement plus significative sur l'économie et aurait des effets bénéfiques beaucoup plus marqués que si l'on devait tenter de favoriser l'endettement du secteur des ménages, en abaissant encore plus les taux.

Il s'agit donc tout simplement d'un choix et nous avons tenté d'être clairs quant aux répercussions de ces approches sur l'économie. Je pense que tous les économistes s'entendraient sur le fait que dans un tel contexte, la relance budgétaire aura une incidence marquée sur l'économie et nous sommes sur le point de l'observer au cours des 6 à 12 prochains mois. Nous constaterons les effets de l'augmentation de la prestation aux enfants et du programme d'infrastructure que le gouvernement a mis en place. Je ne pense pas véritablement qu'il s'agisse là d'une question qui fasse débat.

Quant aux déficits, nous nous en soucions, bien évidemment. Cependant, si l'on tient compte du contexte que je viens d'exposer, l'endettement fédéral canadien est l'un des plus faibles du monde. S'il est possible d'avoir recours à cet outil, personne ne pense que cela doit durer éternellement. Nous pensons que notre économie et que l'économie mondiale sont en voie de se remettre en route.

**Le sénateur Enverga :** Merci, gouverneur Poloz, d'avoir comparu devant nous aujourd'hui. J'ai lu toutes vos notes. J'ai quelques questions au sujet de nos relations avec la Chine et de notre dépendance croissante par rapport à ce pays. Le

ties with China. There is alarming news and predictions about the Chinese economic slowdown and the threat of an impending debt bust in that country, something we all hope will not happen. However, the numbers are staggering when it comes to the debt-to-GDP ratio, which has soared from 150 per cent to 260 per cent over the past decade.

My question is, how will this debt bust, even if it's moderate in some spheres, affect our economy here in Canada, and what is the Bank of Canada doing to minimize any negative outcomes?

**Mr. Poloz:** I would not be among those who predict a debt bust, as you describe it. The Chinese economy, of course, is going through a phase where it is accumulating debt more quickly than its economy is growing. So, by the way, is Canada in terms of private sector debt. We have been doing that for some time.

As I was just describing, the issues are similar. The channel may be different. In the Chinese economy case, they're going through a significant restructuring, a reorientation of their economy to much more domestically driven and moving up the value chain. This is something that took a generation to do in economies like Canada and the United States, and they're trying to achieve it much more quickly. As it comes into fruition, it will be very positive for the global economy.

Today, China is much larger than it was 10 years ago. Ten years ago, a percentage point of growth in China was worth two in terms of what it does to our exports and to the market that we're selling into. So all of that I view as a positive thing, but of course with the risks that you mention. I understand those risks. It's not a free lunch. Potentially, it is a problem, what we would call a vulnerability, if you like, vulnerable to a negative shock.

**Senator Enverga:** My second question, which is also a supplementary.

Today's *Monetary Policy Report* shows decelerated projected growth for China. Your report also talks of weak global business, investment and trade that have slowed since 2012. It says:

... partly as a result of uncertainty over future prospects for global demand and ongoing structural adjustments in China.

gouvernement actuel a clairement fait état de son intention de multiplier nos liens avec la Chine. On entend des nouvelles et des prédictions tout à fait alarmantes au sujet du ralentissement économique chinois et de la menace d'une imminente explosion de la dette dans ce pays, chose dont nous espérons tous qu'elle ne surviendra pas. Cependant, les chiffres sont tout à fait impressionnants, lorsque l'on s'attarde au ratio de la dette au PIB, lequel est passé de 150 p. 100 à 260 p. 100, au cours de la dernière décennie.

Ma question est la suivante : quel effet cette explosion de la dette, même si elle devait être modérée dans certains secteurs, aura-t-elle sur notre économie ici, au Canada, et que fait la Banque du Canada pour minimiser d'éventuelles répercussions négatives?

**M. Poloz :** Je ne serais pas parmi ceux qui prédisent une explosion de la dette, comme vous la décrivez. Manifestement, l'économie chinoise passe actuellement par une phase où elle accumule l'endettement plus rapidement que son économie ne croît. C'est également, soit dit en passant, le cas du Canada quant à l'endettement du secteur privé. Telle est notre situation depuis un certain temps déjà.

Comme je viens de le décrire, les enjeux sont similaires. Peut-être le mécanisme est-il différent. Dans le cas de l'économie chinoise, celle-ci passe actuellement par une restructuration importante, une réorientation de son économie de manière à ce que celle-ci soit beaucoup plus axée sur la consommation intérieure et qu'elle progresse dans la chaîne de valeur. Il s'agit d'une étape qui s'est échelonnée sur une période d'une génération pour des économies comme celles du Canada et des États-Unis, et la Chine tente de réaliser cet accomplissement beaucoup plus rapidement. Dès que cette étape aura été franchie avec succès, cela aura des effets très positifs sur l'économie mondiale.

Aujourd'hui, la Chine est beaucoup plus importante qu'elle ne l'était il y a 10 ans. Il y a 10 ans, un point de pourcentage de croissance en Chine équivalait au double par rapport à son effet sur nos exportations et sur le marché que nous desservons. Je considère donc que tout cela est positif sous réserve, bien évidemment, des risques que vous évoquez. Je comprends ces risques. La situation n'est pas sans contrepartie. Potentiellement, il s'agit d'un problème, de ce que nous pourrions qualifier de vulnérabilité, pour ainsi dire, dans la mesure où nous sommes vulnérables à un choc négatif.

**Le sénateur Enverga :** Ma deuxième question est également complémentaire.

Dans l'édition d'aujourd'hui du *Rapport sur la politique monétaire*, on fait état d'une baisse des prévisions de croissance, pour la Chine. Votre rapport fait également état d'échanges commerciaux mondiaux en déclin et du ralentissement des investissements et du commerce, depuis 2012. On y dit ceci :

... en partie par l'incertitude entourant les perspectives de la demande mondiale et par les ajustements structurels ayant lieu en Chine.

Tonight, we will watch a third presidential debate, where the next President of the United States will not openly support free trade. Although the global economy may be regaining momentum, the vote in Brussels over the weekend and the U.S. elections both suggest global support for free trade is going in the wrong direction. Given this reality, are we not spreading false hope when we leave the impression that trade will help pay for our out-of-control deficit spending? Are higher taxes the only thing that we can say with any certainty that will bring deficit spending under control?

**Mr. Poloz:** I certainly share your concern about the future of the global trading system. I'm concerned about the spread of protectionist rhetoric. As I've said on the record and in public, it behooves all policy-makers and, for that matter, employers to explain better to people how important trade is to their companies, to their jobs and to their livelihoods. But this, of course, is well beyond monetary policy in terms of what it means for the economy.

**Ms. Wilkins:** I think there are two things here. One is the rise in protectionist sentiment that could roll back some of the progress that has been made. In our *Monetary Policy Report*, we talk about what's happened with global trade and the rise of protectionism that has already happened. An example is some 1,500 protectionist acts that have happened over the past few years.

There is something else going on when you think about what we should hope for. I think when you look at that, you need to look at what's happening structurally in terms of global growth. I think the demographic changes out there that are slowing potential growth, not only in Canada but elsewhere, are important because that means global growth and investments are going to be slower naturally, and trade with it.

Since China joined the WTO, the other factor is the growth in trade was just so strong over the past 16 years that that sort of catch-up in world trade can't be expected to be sustained. The bottom line means that, absent protectionism, we can see trade continuing to contribute to growth but maybe not at the pace we've seen in the past because potential will be slower.

I think, when it comes to China, it's natural that they are slowing. They're going through the same demographic changes actually faster than some other countries, and their working age population is actually falling. But as the governor said, 6 to

Ce soir, nous allons assister à un troisième débat présidentiel dans lequel le prochain président des États-Unis ne se montrera pas ouvertement en faveur du libre-échange. Bien qu'il soit possible que l'économie mondiale recouvre un certain dynamisme, le vote pris à Bruxelles, au cours de la fin de semaine, et les élections américaines laissent tous les deux entrevoir que le soutien à l'égard du libre-échange, à travers le monde, ne s'oriente pas dans le bon sens. Au vu de cette réalité, ne contribuons-nous pas à répandre de faux espoirs lorsque nous laissons entrevoir que le commerce contribuera à régler notre déficit actif incontrôlé? Peut-on affirmer que des impôts et des taxes plus élevées constituent le seul moyen dont on peut affirmer, avec certitude, qu'il permettra de reprendre le contrôle sur le déficit actif?

**M. Poloz :** Je partage certainement votre inquiétude quant à l'avenir du système commercial mondial. Je m'inquiète de la façon dont se répand le discours protectionniste. Comme je l'ai dit tant officiellement qu'en public, il incombe à tous les décideurs et, en fait, aux employeurs de mieux expliquer à la population en quoi le commerce importe pour leur entreprise, leur emploi et leur moyen de subsistance. Manifestement, cela dépasse cependant largement le cadre de la politique monétaire, quant à ses répercussions sur l'économie.

**Mme Wilkins :** Je pense que nous sommes en présence de deux questions. L'une tient à la hausse du sentiment protectionniste qui pourrait faire reculer certaines des avancées qui ont été accomplies. Dans notre *Rapport sur la politique monétaire*, nous traitons de ce qui s'est passé sur le plan des échanges commerciaux mondiaux et de la hausse du protectionnisme qui s'est déjà manifestée. À titre d'exemple, on pourrait citer les quelque 1 500 lois à caractère protectionniste qui ont été adoptées au cours des dernières années.

Il y a lieu de tenir compte d'un autre aspect, lorsque l'on s'interroge sur ce que nous devrions souhaiter. Je pense que lorsque l'on s'attarde à cet aspect, il faut tenir compte de ce qui se produit, au plan structurel, en termes de croissance mondiale. Je pense que les changements démographiques qui se produisent actuellement et qui ralentissent la croissance potentielle, non seulement au Canada, mais ailleurs, importent du fait que tant la croissance mondiale que les investissements sont naturellement appelés à ralentir, emportant avec eux les échanges commerciaux.

Depuis que la Chine s'est jointe à l'OMC, l'autre facteur tient au fait que la croissance des échanges commerciaux a été si marquée au cours des 16 dernières années que l'on ne peut s'attendre à ce que ce type de rattrapage sur le plan du commerce mondial dure. En définitive, cela signifie que, si ce n'est du protectionnisme, nous pouvons penser que les échanges commerciaux continueront de contribuer à la croissance, mais peut-être pas au rythme dont nous avons été témoins par le passé, du fait que le potentiel sera moindre.

Je pense que s'agissant de la Chine, il est tout à fait naturel qu'elle connaisse un ralentissement. Elle vit actuellement les mêmes changements démographiques, mais plus rapidement, en fait, que certains autres pays et sa population en âge de travailler

6.5 per cent growth, what we think their potential growth is on an economy that is twice as big, is still adding a lot to the level of global GDP every year.

**Senator Tannas:** I was reading that the end of this year marks kind of the end of a mandate that the Bank of Canada would have with respect to many things. I want to ask specifically about target inflation and the one-to-three band that you've been operating in. Maybe I'll call it a softball here. Could you give us some of the benefits of what you think the current policy has been?

I'm also reading and hearing that there are lots of experts and commentary around raising that band or lowering that band. I understand that in the course of establishing or fixing the next mandate, it's not a one-way conversation. What would be some of the things going through your filter as you consider moving that band? What would it take to convince you that it's the right idea to move the band?

**Mr. Poloz:** It's true that the inflation targets that we've talked about institutionally have been developed as an agreement between the Bank of Canada and the Minister of Finance, which thereby creates, if you like, a joint responsibility for that, and then for us a direct accountability for that. It's done in a five-year cycle, so we have a sunset at the end of this year, so that process is nearing its completion.

That means five years of new research on the questions, many of the ones that you're raising, academic conferences, academic papers, joint papers, all that sort of thing to address those issues. Then we bring that together as a proposal to the minister and make a recommendation.

Carolyn mentioned earlier that we're approaching the twenty-fifth anniversary of this framework. This goes back to 1991. That framework has truly anchored expectations around inflation. You can just walk out on the street and ask somebody who doesn't know anything about economics, "What do you think inflation will be?" And they'll just come back and say, "Around 2 per cent." That is priceless, actually, because you can do that in other countries and you won't get that answer. What makes it priceless is that when bad things happen, that anchor is known, that the central bank is going to be working to maintain that anchor. They're not trying to do something else.

Let's say we have the global financial crisis and recession, and because of that recession, you cut interest rates, and nobody doubts why. They don't think you're trying to do

est en baisse. Cependant, comme l'a dit le gouverneur, un taux de croissance de 6 à 6,5 p. 100, dont nous estimons qu'il représente sa croissance potentielle, sur une économie deux fois plus importante, contribue tout de même malgré tout énormément au PIB mondial, annuellement.

**Le sénateur Tannas :** J'ai lu que la fin de la présente année marquerait plus ou moins la fin du mandat qu'exercerait la Banque du Canada à de nombreux égards. J'aimerais vous demander spécifiquement ce qu'il en est de la cible en matière d'inflation et du taux d'inflation dans une fourchette de 1 à 3 p. 100, qui est le vôtre. Peut-être pourrais-je avancer que je vous soumets une question facile, en l'espèce. Pourriez-vous nous exposer certains des avantages dont vous estimez qu'ils ont été liés à la politique actuelle?

Je lis et j'entends par ailleurs que de nombreux experts et commentaires évoquent un rajustement à la hausse ou à la baisse de cette fourchette. Je conçois que dans le cadre de l'établissement ou de la détermination du prochain mandat, il ne s'agit pas là d'une conversation à sens unique. Quels seraient certains des éléments dont vous pourriez tenir compte alors que vous envisagez de rajuster cette fourchette? Que faudrait-il pour vous convaincre qu'il serait souhaitable de rajuster la fourchette?

**M. Poloz :** Il est vrai d'affirmer que l'établissement des cibles en matière d'inflation dont nous avons traité, au plan institutionnel, a fait l'objet d'une entente entre la Banque du Canada et le ministre des Finances ce qui, en l'espèce, crée, pour ainsi dire, une responsabilité conjointe à cet égard et, pour nous, une responsabilité directe à ce chapitre. Comme cette entente suit un cycle quinquennal, elle parviendra à son terme à la fin de cette année, de sorte que ce processus est sur le point de se terminer.

Cela est synonyme de cinq années de nouvelles recherches sur les questions, dont plusieurs que vous avez soulevées, de conférences académiques, de travaux académiques, d'articles conjoints, ce genre de chose, pour intervenir à l'égard de ces questions. Nous faisons ensuite une synthèse que nous soumettons au ministre sous forme de proposition avant de faire une recommandation.

Carolyn a indiqué plus tôt que nous nous approchions du 25<sup>e</sup> anniversaire de ce cadre. Celui-ci remonte à 1991. Ce cadre a véritablement fixé les attentes en matière d'inflation. Il suffit de sortir dans la rue et de demander à quelqu'un qui ne connaît rien en matière d'économie, « Selon vous, quel sera le taux d'inflation? » pour que cette personne vous réponde « Environ 2 p. 100. » En vérité, cette réponse est inestimable puisque l'on peut faire le même exercice dans d'autres pays et ne pas obtenir une telle réponse. Ce qui lui confère son inestimable valeur tient au fait que lorsque la conjoncture est moins favorable, chacun sait que ce repère existe et que la banque centrale s'emploie à le maintenir. Elle ne s'emploie pas à faire quoi que ce soit d'autre.

Admettons qu'il y ait une crise financière et une récession à l'échelle mondiale et que, en raison de cette récession, vous coupez les taux d'intérêt, personne ne doute des raisons de cette

something else. You're just trying to get inflation back to where it belongs and make sure it stays there. That's of great value because it gives you that maneuverability.

If expectations were not anchored, I'll give you a counter-example. We had the oil price shock, which was clearly negative for the Canadian economy. It was also clearly negative for the Mexican economy. With our expectations well anchored, we have been able to reduce interest rates to help cushion the blow to the economy. In Mexico, they found it necessary to raise interest rates during the same shock, even though their economy was slowed by the shock. The primary reason was that expectations were not quite as well anchored, so their exchange market interacts with this and it becomes more of a problem.

Those are the practical benefits.

In terms of raising the bands, this is a healthy debate that has gone on for the last several years. The essence of it goes back to the earlier question about when interest rates are low, would you consider negative interest rates. Imagine if the inflation target was 3 per cent instead of 2 per cent. That would mean when everything is normal, the interest rate would be, let's say, 4 per cent instead of 3 per cent. That would mean you'd have another percentage point worth of room to move your interest rate if something bad happened to the economy, without hitting the lower bound. That sounds like one reason, given what we've been through, to consider raising those bands. That's the context in which you've heard of it.

The other side of that is the experience over the last five years has shown us that unconventional monetary policies actually work. Before this, they never really were tried before. Back in 2008, we thought the interest rate would be rock bottom at 25 points. Now we believe that it could go a percentage point lower than this, if necessary, something in that zone, so less than zero. That degree of manoeuvrability is pretty similar to the degree of manoeuvrability you get from raising your inflation target.

The question you ask is, does it make sense to ask households and companies to pay an inflation tax every single day, forever, in order to ensure that we have room to manoeuvre when a once-in-a-lifetime thing happens again. That's the kind of question we're asking in this research for this inflation target renewal process.

**Senator Tannas:** It's rhetorical, by the sounds of it.

**Mr. Poloz:** But I must say there's good evidence on both sides. It has been treated as a live question, not a dismissed question at all.

**Senator Smith:** Economists have talked over the years about the issue of productivity in our country. Since 1992, we had a very competitive, productive position. I think we were somewhere between eighth or tenth in the world, and now we're up to the

décision. Les gens ne pensent pas que vous essayez de faire autre chose. Vous essayez seulement de ramener l'inflation à un taux moins élevé, comme elle doit l'être et y rester. C'est très important parce que cela vous donne une marge de manœuvre.

Des attentes qui ne sont pas ancrées offrent un contre-exemple. Nous avons eu le choc pétrolier, qui était clairement négatif pour l'économie canadienne, et tout aussi négatif pour l'économie mexicaine. Grâce à des attentes bien ancrées, nous avons pu réduire les taux d'intérêt pour atténuer les répercussions sur l'économie. Au Mexique, les dirigeants politiques ont cru nécessaire de hausser les taux d'intérêt lors du même choc pétrolier, même si leur économie était ralentie par le choc. La principale raison est que les attentes n'étaient pas aussi bien ancrées, alors leur marché de changes a interagi avec nous, et la situation est devenue plus problématique.

Voilà les avantages concrets.

Quant à hausser les fourchettes de l'inflation, il y a eu de saines discussions à ce sujet au cours des dernières années. L'essence de cette question se trouve dans la question posée précédemment sur le fait d'envisager des taux d'intérêt négatifs lorsque ces taux sont bas. Supposons que la cible d'inflation soit de 3 p. 100 au lieu de 2 p. 100. Ainsi, lorsque tout est normal, le taux d'intérêt serait de, disons, 4 p. 100 au lieu de 3 p. 100. Vous avez donc un autre point de pourcentage de jeu pour baisser le taux d'intérêt si un événement vient ébranler l'économie, sans atteindre la valeur inférieure de la fourchette. Voilà qui semble être une raison, compte tenu de ce qu'on a vécu, d'envisager de hausser ces fourchettes. Voilà dans quel contexte vous en avez entendu parler.

Le revers de la médaille est que l'expérience vécue au cours des cinq dernières années démontre que les politiques monétaires non classiques fonctionnent vraiment. Avant cela, elles n'avaient jamais été essayées. En 2008, nous pensions que le taux d'intérêt serait à 25 points au plus bas. Maintenant, nous croyons qu'il pourrait être d'un point de pourcentage plus bas encore, au besoin, quelque chose dans cette zone, alors moins de zéro. La marge de manœuvre est assez semblable à celle que vous obtenez en haussant votre cible d'inflation.

Vous demandez s'il est sensé de demander aux ménages et aux entreprises de payer une taxe d'inflation chaque jour, pour toujours, afin de nous assurer d'avoir une marge de manœuvre si un événement qui n'arrive qu'une fois dans une vie se reproduit. Voilà le genre de question que nous avons posée au cours de la recherche menée dans le cadre de ce processus de renouvellement des cibles d'inflation.

**Le sénateur Tannas :** C'est une question rhétorique, on dirait.

**M. Poloz :** Mais je dois dire qu'il existe de solides données probantes dans les deux sens. Cette question a été traitée comme une question directe, et non une question rejetée.

**Le sénateur Smith :** Les économistes parlent depuis des années de la question de la productivité dans notre pays. Depuis 1992, nous occupons une place productive très concurrentielle. Je crois que nous nous classions à la huitième ou dixième place au monde,



sixteenth or twentieth position. The point is there has been deterioration. There has been a lot of talk over the years in financial magazines and financial reports about our problem with productivity.

How do you folks look at the productivity issue? Have you made any recommendations to government and/or business as to what could be done to try to improve our position so that we can be more competitive in the world markets?

**Mr. Poloz:** Competitiveness and productivity kind of go together. In economics, they aren't precisely the same term, but from a business person's standpoint, they are the same thing.

This goes back to some of the things I mentioned in my introductory remarks, which are things that companies perceive as slowing them down or preventing them from trading. Even in a domestic situation, there are many other impediments that are similar that slow them down in doing business. It's domestic or it's international. Either way, there are these impediments.

I've argued that, in the past, maybe when the economy was growing around 3 per cent, if someone came along and said, "I've got a great idea that will raise the economic growth rate of Canada by 0.2 per cent forever," that sounds like something worth having, but maybe we didn't have the same incentive to get our elbows out and get it done when we're only going from 3 per cent to 3.2 per cent than we have today, because today we think the potential growth rate of the economy is around 1.5 per cent. That's like half a percentage point from labour force growth or a little more than that. Half of it is from labour force growth and the other half is from productivity growth which, as you say, has been quite slow.

What can we do to boost that number? If it's 1.5 and I say we can boost it by 0.2 forever, that sounds like a bigger value proposition than when we were starting from 3. That's why I would argue that every decimal point counts a lot bigger now given the world as it is. The list of things you could do would be things like interprovincial free trade. There's 0.2 or thereabouts. That's a lot of free money for incomes for Canadians. On free trade deals with others, you can get 0.1s and 0.2s coming into the picture. There is a whole array of other things that are affecting our competitiveness.

**Ms. Wilkins:** When I talk to businesspeople, it's interesting that there are some commonalities. If you're in pulp and paper or you're in technology, you might have slightly different challenges. There's a long list, but there are a couple that really stick in my mind.

et nous sommes maintenant rendus à la seizième ou la vingtième place. Bref, notre situation s'est détériorée. Ces dernières années, les revues financières et les rapports financiers ont beaucoup parlé de notre problème de productivité.

Que pensez-vous de la question de la productivité? Avez-vous fait des recommandations au gouvernement ou aux entreprises sur les mesures à prendre pour essayer d'améliorer notre place pour que nous puissions être plus concurrentiels sur les marchés mondiaux?

**M. Poloz :** La capacité concurrentielle et la productivité vont pas mal ensemble. En économie, ces termes ne sont pas exactement synonymes, mais ils renvoient au même concept du point de vue des affaires.

Cette question a un lien avec quelques-uns des points que j'ai soulevés dans mes observations préliminaires, soit les aspects que les entreprises perçoivent comme les ralentissant ou les empêchant de faire des échanges. Même à l'échelle nationale, il existe beaucoup d'autres obstacles semblables qui les empêchent d'avancer dans leurs activités commerciales. C'est national ou international. Dans les deux cas, il y a des obstacles.

J'ai soutenu que, dans le passé, peut-être lorsque la croissance économique était autour de 3 p. 100, n'importe quelle mesure permettant de hausser le taux de croissance économique du Canada de 0,2 p. 100 par année pour toujours aurait paru intéressante, mais peut-être que nous n'étions pas aussi motivés de retrousser nos manches pour la mettre en œuvre à l'époque que maintenant, parce que, aujourd'hui, nous pensons que le taux de croissance potentiel de l'économie tourne autour de 1,5 p. 100. Cela représente un demi-point de pourcentage ou un peu plus de la croissance de la main-d'œuvre. La moitié vient de la croissance de la main-d'œuvre et l'autre, de la croissance de la productivité qui, comme vous le dites, a été assez lente.

Que peut-on faire pour hausser ce chiffre? Si le taux est de 1,5 p. 100 et qu'il est possible de le hausser de 0,2 p. 100 pour toujours, cette proposition semble beaucoup plus intéressante que lorsque le taux est à 3 p. 100. Voilà pourquoi je soutiens que chaque point décimal compte beaucoup plus maintenant, compte tenu du monde d'aujourd'hui. La liste des mesures à prendre inclurait notamment le libre-échange interprovincial. On parle de 0,2 p. 100 ou à peu près. C'est beaucoup d'argent gratuit pour les revenus des Canadiens. Par des ententes de libre-échange avec les autres, il est possible d'obtenir un taux de 0,1 ou 0,2 p. 100. Il y a une foule d'autres facteurs qui influencent notre capacité concurrentielle.

**Mme Wilkins :** Lorsque je discute avec des gens d'affaires, je vois quelques points communs intéressants. Les entreprises du secteur des pâtes et papiers et celles du secteur de la technologie peuvent avoir des défis légèrement différents à relever. La liste est longue, mais quelques-uns me viennent à l'esprit.

We know that firm creation — young firms that grow quickly — are a real source of productivity growth. The fact that we haven't seen that in a while is a bit of an impediment. You have to look at what are those kinds of firms or start-ups saying in terms of the impediments.

What they tell me is that it's in part to do with the red tape, if I can call it that, and other things, but there are also things like finding the right workers. With respect to their education, young people today may not have exactly the right skills to fit or the technical skills they're looking for or the actual craft they're looking for, or they're not entrepreneurial enough to know how to take a really good theoretical idea in biotech, for example, and bring it to market so you can actually sell it to someone.

Another one is that firms that are starting up, especially in the technology area, have big fixed costs. They need labs and big computers to test their ideas, and that costs a lot for a small firm. The kinds of things that they told me they found useful are techno centres that allow you to share those costs. It sounds like practical things, but when you talk to firms, that can sometimes make the difference between an idea that grows and has legs and an idea that just stays on the shelf in somebody's office.

**Mr. Poloz:** That is exactly right. These are things that facilitate growth. I have no doubt that Dominic Barton's growth council have good ideas over time that they will deliver to us. However, here's a practical one: Companies tell me that it costs them twice as much for electricity in Toronto than it does in Detroit. Those kinds of things feed directly into competitiveness.

As economists, we usually think of competitiveness as your wages and your productivity, and if the exchange rate moves, it helps balance things out for you. But there are many other things, like regulatory uncertainty, whether free trade deals will happen and those kinds of things and practical things like electricity costs or other energy costs or other regulatory costs that go into that cost equation. Companies are telling us over and over that this is why they can't quite get ready to invest yet, and therefore their productivity is falling short of where it would be if they did invest.

Many of these things are barriers that are fixable. We have what we call structural policies. They're not monetary and they're not really fiscal. They're policies that require capital because they mean negotiating or changing rules or something, so they're slow to happen. I'm hopeful that, with lower growth rates of 1.5 per cent, people will see more value in those kinds of changes to our business environment.

**Senator Smith:** Of course you know that the group around this table did a very good report on interprovincial trade.

Nous savons que la création d'entreprises — de jeunes entreprises dont la croissance est rapide — est une réelle source de croissance de la productivité. Le fait qu'il n'y en a pas eu depuis un bout de temps est un obstacle. Il faut examiner les obstacles auxquels se butent les entreprises ou les entreprises en démarrage de ce genre.

Selon ce qu'on me dit, cette situation serait en partie causée par la bureaucratie, si on peut dire, et d'autres facteurs, notamment la difficulté de trouver de bons travailleurs. Sur le plan de la scolarité, les jeunes d'aujourd'hui n'ont peut-être pas exactement les bonnes connaissances ou compétences techniques pour les postes offerts ou n'ont pas assez la fibre entrepreneuriale pour savoir comment transformer une excellente idée, en biotechnique par exemple, en produits concrets à offrir sur le marché.

Un autre obstacle serait que les entreprises en démarrage, surtout celles du domaine de la technologie, ont d'énormes frais fixes. Elles ont besoin de laboratoires et d'ordinateurs puissants pour mettre leurs idées à l'épreuve, et tout cela coûte très cher pour une petite entreprise. Les gens d'affaires à qui j'ai parlé trouvent utiles les centres technologiques qui leur permettent de partager les coûts. Ce sont des questions pratiques, mais elles peuvent parfois faire la différence entre une idée qui grandit et qui avance et une idée qui reste sur la tablette d'un bureau.

**M. Poloz :** C'est très vrai. Voilà des facteurs qui facilitent la croissance. Je n'ai aucun doute que le conseil sur la croissance de Dominic Barton aura au fil du temps de bonnes idées à nous communiquer. Cependant, voici une question très pratique : les entreprises me disent que l'électricité leur coûte deux fois plus cher à Toronto qu'à Détroit. Ce genre d'obstacles touche directement la capacité concurrentielle.

En tant qu'économistes, nous abordons généralement la capacité concurrentielle en pensant aux salaires et à la productivité, et si les taux de change montent, cela vous aide à équilibrer le tout. Mais il y a beaucoup d'autres facteurs à considérer, comme l'incertitude réglementaire, l'adoption éventuelle d'un accord de libre-échange, et ce genre de choses, et certains aspects pratiques aussi, comme les coûts de l'électricité ou de l'énergie et autres frais réglementaires qui entrent dans l'équation. Les entreprises nous répètent sans cesse qu'elles ne sont pas encore prêtes à investir pour ces raisons, et leur productivité baisse par rapport à ce qu'elle aurait été si elles avaient investi.

Bon nombre de ces facteurs sont des obstacles qui peuvent être éliminés. Nous disposons de ce qu'on appelle des politiques structurelles. Il ne s'agit pas de politiques monétaires ni de politiques fiscales non plus. Ce sont des politiques qui nécessitent des capitaux parce qu'elles entraînent une négociation ou un changement de règles ou autre, alors leur mise en œuvre est longue. J'espère que, étant donné le faible taux de croissance de 1,5 p. 100, les gens verront la plus grande importance de ce type de changements pour notre milieu d'affaires.

**Le sénateur Smith :** Bien entendu, vous savez que le groupe assis autour de la table a rédigé un excellent rapport sur le commerce interprovincial.

**Mr. Poloz:** Yes, I do.

**Senator Smith:** My second question is a little different. You mentioned in your comments earlier about the importance of the infrastructure program and the commitment the new government has made based on the history of the prior government's \$60-billion commitment and then now with another \$60-billion commitment to go to \$120 billion.

Do you folks do any form of analysis as to the pros and cons of infrastructure and how to measure infrastructure? Our Finance Committee is doing a study on infrastructure, and what we're quickly finding out is part of it is to get the money out and get the projects going, but there's a real issue in terms of measurement. I wonder how the bank looks at that whole issue of measuring results and trying to determine what potential results could impact the economy.

**Mr. Poloz:** We look at it primarily from a macro point of view, which is not allowing you to evaluate individual ideas. It fits exactly into the framework that I just mentioned. Many companies, before they mention electricity, will mention deficient infrastructure as a big barrier for them. What would it look like? Is it high-speed rail? Is it the twinning of a highway in New Brunswick to help deliver seafood to the northeast United States?

**Senator Day:** That would be good.

**Mr. Poloz:** There is one, one that is not long completed, and that did boost the seafood business.

It's that kind of infrastructure that is targeted at things that are clearly growth enabling. I think that's the only criterion that I really take to heart. If that's the case, then it goes into the common capital stock, which is a bit like a firm investing to boost its productivity. It's the shared capital stock, the investments coming from the public side, and it is boosting everybody's productivity, if they ever get to use that infrastructure. I think of it in exactly the same way.

We have the announcements built into our forecast, and it's going to raise Canada's GDP by the end of the 2017-18 fiscal year by about 1 percentage point, which is a significant amount.

**Senator Smith:** How do you make that determination?

**Mr. Poloz:** That's based on, commonly agreed among economists, how these things feed their way through the economy. Like anything in economics, there is uncertainty around those estimates. Some would argue they should be bigger. Others say there could be leakage and maybe they will be smaller. There's room for debate and we'll never know exactly, because it will just go into the economy and the economy will show up as stronger, and afterwards we try to figure how much it was.

**M. Poloz :** Oui, je le sais.

**Le sénateur Smith :** Ma seconde question est un peu différente. Vous avez parlé plus tôt de l'importance du programme d'infrastructures et de l'engagement de 60 milliards de dollars qu'a pris le nouveau gouvernement en fonction de l'engagement de 60 milliards de dollars pris par le gouvernement précédent, ce qui fait en tout un engagement de 120 milliards de dollars.

Faites-vous une quelconque analyse des avantages et inconvénients en matière d'infrastructure et de la façon de mesurer les infrastructures? Notre comité des finances est à mener une étude sur les infrastructures, et nous avons rapidement découvert qu'une partie du problème est d'obtenir les fonds et d'enclencher les projets, mais il y a également un réel problème de mesure. Je me demande comment les banques envisagent toute cette question de mesurer les résultats et de déterminer lesquels auront une incidence sur l'économie.

**M. Poloz :** Nous envisageons cette question surtout d'un point de vue macro-économique, ce qui ne permet pas d'évaluer chacune des idées. Cela correspond tout à fait à la situation dont je viens de parler. De nombreuses entreprises, avant de parler d'électricité, mentionneront les infrastructures déficientes comme important obstacle pour elles. À quoi pourraient ressembler ces infrastructures? À un train à haute vitesse? À une autoroute à quatre voies au Nouveau-Brunswick pour faciliter la livraison de fruits de mer dans le nord-est des États-Unis?

**Le sénateur Day :** Ce serait bien.

**M. Poloz :** Il y en a une, une qui vient d'être terminée, et elle a vraiment permis de stimuler le commerce des fruits de mer.

Voilà le type d'infrastructures qui vise des facteurs pouvant manifester stimuler la croissance. Je crois qu'il s'agit du seul critère, et je prends réellement l'affaire à cœur. Si c'est le cas, ils vont directement dans le capital-actions commun, qui est un peu comme une entreprise qui investit pour stimuler sa productivité. C'est le capital national partagé, les investissements provenant du secteur public, et cela permet de stimuler la productivité de tous ceux qui utilisent cette infrastructure. Je l'envisage de la même façon.

Nous avons inclus des annonces dans nos prévisions, et elles viendront, d'ici la fin de l'exercice 2017-2018, hausser le PIB du Canada d'environ 1 p. 100, ce qui est une hausse significative.

**Le sénateur Smith :** Comment en arrivez-vous à ce chiffre?

**M. Poloz :** Comme il est communément accepté au sein du milieu des économistes, il repose sur la façon dont ces facteurs interagissent dans l'économie. Comme toute chose en économie, il existe une incertitude autour de ces estimations. Certains diront qu'elles pourraient être plus élevées. D'autres soutiendront qu'il peut y avoir des fuites, ce qui aboutira à un PIB moins élevé. Il y a place à la discussion, et nous ne savons jamais exactement, parce que tous ces facteurs influenceront l'économie, et que celle-ci en ressortira plus solide; par la suite, nous tentons d'établir l'ampleur de cette hausse.

But just to give you an example, a paper was written by one of our own deputy governors, Sylvain Leduc, when he was at the Federal Reserve Bank of San Francisco. They were analyzing bridges and highway infrastructure in the United States. It was very basic stuff, and they showed that over a period of eight years, a dollar spent there became over \$3 worth of economic impact. The reason for that is because it's growth-enabling. It's not just the money you spend but what else it allows to happen. It actually affects the trend line that I mentioned before. The 1.5 might become 1.6 or 1.7, and it all adds up year after year.

That's just one paper, though. There are a lot of analyses, as economists are wont to do. They can debate that endlessly, but there's no doubt it will have a positive effect, both in terms of its first spend, creating jobs then, but provided it is properly targeted, which in my understanding it is very well targeted, it will have these extra growth dividends.

**Senator Ringuette:** I'm puzzled, and maybe you can put the pieces together for me. This is the issue. For years, we've been told that the hot housing market in Vancouver, more than Toronto, but it seems like it's the situation in Toronto too, was caused by foreign ownership. All of a sudden, it seems that the issue happening in these two cities warrants having a national policy that will probably negatively affect other regions of the country. I'm surprised that I see in your report that you're supporting a national initiative, a national policy, to deal with a situation that is mostly happening in one city within our nation, and some in Toronto. To me, it's not an understandable national policy to deal with two pocket issues. That will have a negative affect mostly on our young families.

Were there other options, and have you studied other options with regard to removing the hot button from the housing markets in Vancouver and Toronto?

**Mr. Poloz:** Let me just start with a brief word on the fundamentals, and then I'll turn it over to Carolyn.

It's important for us to bear in mind that Greater Toronto and Greater Vancouver are our two fastest-growing economies in Canada. If we could define them as an entity, we would find that they have by far the fastest employment growth, the fastest income growth and therefore the fastest growth in the demand for housing. So we begin with that. The fundamentals are very strong.

When you have a hot housing market, if the whole of Canada were growing at that rate, you would expect to see a hot housing market everywhere in Canada, but we see it kind of in these pockets where strong immigration growth, strong job growth and strong income growth create the starting point for the analysis.

À titre d'exemple, un article a été rédigé par l'un de nos sous-gouverneurs, Sylvain Leduc, lorsqu'il travaillait à la Federal Reserve Bank of San Francisco. À cette époque, on analysait l'infrastructure des ponts et des autoroutes aux États-Unis. C'étaient des éléments de base, et il a été démontré qu'au cours d'une période de huit ans, chaque dollar investi dans ces infrastructures avait une incidence économique de plus de 3 \$. La raison est que ces infrastructures stimulent la croissance. La question n'est pas seulement de regarder l'argent dépensé, mais ce qu'il permettra d'obtenir d'autre. Ces investissements ont en réalité influencé la courbe de tendance dont j'ai parlé plus tôt. Le 1,5 p. 100 peut devenir 1,6 ou 1,7, et tout cela s'additionne d'année en année.

Ce n'est qu'un article par contre. Il existe aussi beaucoup d'analyses, comme les économistes ont tendance à le faire. Ils peuvent débattre sans fin, mais tout cela aura certainement un effet positif, tant sur le plan de la création d'emplois, mais seulement si ces investissements sont bien ciblés, ce qui, à ma connaissance, est le cas; alors on obtiendra des effets sur la croissance.

**La sénatrice Ringuette :** Je suis confuse, et vous pourrez peut-être éclairer ma lanterne. Voilà l'enjeu. Pendant des années, on nous a dit que le marché immobilier effervescent de Vancouver, plus que celui de Toronto, quoique cela semble la situation à Toronto aussi, était causé par la propriété étrangère. Soudainement, il semble que le problème de ces deux villes justifie la mise en place d'une politique nationale qui aura probablement une incidence négative sur les autres régions du pays. Je suis surprise de voir dans votre rapport que vous appuyez une initiative nationale, une politique nationale, pour régler une situation qui est surtout celle d'une seule ville de notre pays, et un peu celle de Toronto. À mes yeux, c'est une politique nationale incompréhensible pour aborder deux problèmes ciblés. Cette initiative nuira surtout aux jeunes familles.

Y avait-il d'autres solutions, et avez-vous étudié d'autres solutions pour arrêter la surchauffe des marchés immobiliers de Vancouver et de Toronto?

**M. Poloz :** Laissez-moi commencer par dire quelques mots sur les éléments de base, et je laisserai la parole à Carolyn.

Il est important pour nous de garder à l'esprit que le Grand Toronto et le Grand Vancouver sont nos deux économies canadiennes dont la croissance est la plus rapide. Si nous pouvions les définir comme une entité, nous verrions qu'elles ont de loin la croissance de l'emploi la plus rapide, la croissance des revenus la plus rapide et, de ce fait, la croissance la plus rapide de la demande en logement. Alors, commençons par cela. Les éléments de base sont très forts.

Lorsque vous avez un marché immobilier dynamique, si tout le Canada connaissait une croissance aussi rapide, on pourrait s'attendre à voir un marché immobilier aussi dynamique partout au Canada; mais nous l'observons un peu dans des régions, la forte croissance de l'immigration, la forte croissance de l'emploi et la forte croissance des revenus créent le point de départ à l'analyse.

**Ms. Wilkins:** The strong starting point of the fundamentals is important to put the foreign ownership part in context, which was what you were mentioning with respect to especially Vancouver. We've long said it's hard to get a handle on exactly how important that was. It certainly was an important enough factor to cause the comments that were made. It doesn't seem to me that it explains all the rise in prices in those cities because of the fundamentals.

The other question, though, is, why do a nation-wide policy when the problem is local? I think that when you look at exactly what that policy does, you'll see why. The main changes that were made were made to do a stress test to see that the borrowers had enough income to cover the debt service at a rate that was probably higher than the contracted rate that they were getting. So it would now have to be the posted rate. That's just to make sure that the family itself wouldn't get into any trouble should interest rates rise for whatever reason. In fact, everybody is better off when that's the case.

If you look at the data, and we have looked at the data and we had a box in our *Financial System Review* in June, and it looked at where the trouble spots were in terms of people taking on mortgages and having a debt service ratio that started to get pretty high. Above 44 is a little bit high, and that translates into high loan-to-income ratios, so your loan is big relative to your income. We were seeing really strong growth in the past few years in loan-to-income ratios in cities like Vancouver and Toronto. What that says to us is that this particular measure, while nation-wide, is actually quite targeted at a very specific issue with respect to affordability of the loan and loan quality. Because of that, it's going to affect borrowers across the country that may not be the most secure borrowers, but at the same time it's most likely to have the biggest effects in the cities where we saw the largest increases.

For that reason, I think it's a more appropriate policy than an alternative one. The government has taken many steps up until now. They stopped giving mortgage insurance for houses worth more than \$1 million. They have taken many other steps over the years.

Another step could be that some have suggested why not just raise interest rates, and that would definitely be a step that would definitely affect everyone across the country by affecting all asset prices, not just the price of a mortgage. It would affect many areas of the economy — consumption and housing and exports and investment.

This targeted macro-prudential tool is the appropriate tool to address the quality of the borrower issue.

**Senator Ringuette:** Mr. Poloz, do you have anything to add?

**Mr. Poloz:** No, I thought that was a really good explanation.

**Mme Wilkins :** Un point de départ solide avec les éléments de base est important pour mettre la question de la propriété étrangère en contexte, qui est ce dont vous parliez surtout concernant Vancouver. Nous avons longtemps dit qu'il était difficile de déterminer à quel point c'était important. C'était certainement un facteur assez important pour que vous exprimiez un commentaire à ce sujet. Il ne me semble pas qu'on puisse tout expliquer de la hausse des prix dans ces villes à partir des éléments de base.

L'autre question est pourquoi une politique nationale lorsque le problème est local? Je crois que vous comprendrez pourquoi en examinant exactement à quoi sert cette politique. Les principaux changements ont été apportés pour qu'un test de tension soit fait afin de voir si les emprunteurs ont suffisamment de revenus pour couvrir leur dette à un taux plus élevé que le taux offert dans leur contrat. Alors, il faudra maintenant le taux affiché. Ce n'est que pour nous assurer que la famille n'aura pas de difficulté à rembourser si les taux venaient à monter pour quelque raison que ce soit. En fait, vaut mieux pour tout le monde que ce soit le cas.

En regardant les chiffres, et nous les avons examinés, les chiffres, une pleine boîte lors de l'examen de notre système financier en juin, on a constaté que le problème était que les gens qui prenaient une hypothèque avaient un taux d'endettement assez élevé. Au-dessus de 44 %, c'est un peu élevé, et cela se traduit par un ratio emprunt-revenu assez élevé, soit un emprunt important par rapport au revenu. Nous avons constaté au cours des dernières années une très forte croissance des ratios emprunt-revenu dans des villes comme Vancouver et Toronto. Ce que cela nous a révélé est que cette mesure en particulier, bien que nationale, est en fait assez ciblée sur un enjeu très précis, soit l'abordabilité de l'emprunt et la qualité de l'emprunt. Voilà pourquoi cette mesure aura une incidence sur les emprunteurs de tout le pays, qui peuvent ne pas être les plus solvables, mais en même temps cette mesure aura probablement le plus d'effet dans les villes où nous avons constaté les plus fortes hausses.

Pour cette raison, je crois qu'il s'agit d'une politique plus appropriée qu'une autre. Le gouvernement a pris plusieurs mesures jusqu'à maintenant. Il a arrêté d'accorder des assurances hypothécaires aux maisons valant plus de 1 million de dollars. Il a pris beaucoup d'autres mesures au fil des ans.

Une autre façon de faire, comme l'a suggéré quelqu'un : pourquoi ne pas simplement hausser les taux d'intérêt? Voilà une mesure qui aurait définitivement une incidence sur tout le monde au pays en touchant tous les prix des biens, et non seulement de l'hypothèque. Une telle hausse affecterait de nombreux secteurs de l'économie : la consommation, le logement, les exportations et l'investissement.

Cet outil macroprudentiel ciblé est l'outil qui convient pour aborder la question de la qualité des emprunteurs.

**La sénatrice Ringuette :** Monsieur Poloz, avez-vous quelque chose à rajouter?

**M. Poloz :** Non, je pense que c'était une très bonne explication.

**Senator Ringuette:** Ms. Wilkins did confirm that it was a national policy to address economic issues in two areas of the country. The end result, I'm afraid, will see that housing markets in smaller communities and rural areas will be negatively affected. I have major concerns.

I will turn to my second question. This is a repeated question for many years now, every time you come in front of us. I talk about the state of reserves from major corporations in Canada that are still not being invested in economic growth for their business or this country. Where are we now and why are we still at that place?

**Mr. Poloz:** Before I answer that, let me clarify, as I was sitting here. Ms. Wilkins did not say that we approved of a national policy that should have been targeted a local issue. What she said was the policy that was put in place was extremely well targeted at the two areas of the country where the issues were greatest. That's a pretty big difference. That's a well-designed policy.

By the way, Greater Toronto and Greater Vancouver sound like two places, but they happen to add up to over 40 per cent of Canada's housing market. The interaction between the high cost of housing and high indebtedness is the interaction we're most concerned about, and it is almost all there. That's why that policy is targeted at that.

In terms of investment, you're right; it's a perennial question. Companies appear to be well-placed to make investments. They have the capacity. The companies that I talk to have the willingness, they're ready, and yet it seems every time I talk to them they've got a new reason that's making them wait a little longer. I mentioned a few previously. Regulatory uncertainty is something that government gets to control, but from a business point of view, it sounds like a pretty big variable, like what could happen to me next when you go through a U.S. election campaign where it sounds as if not only future trade deals may be in doubt, but existing trade deals on which your company may depend every single day are in some sense in doubt. I have every reason to think that not just in the U.S. but also in Canada, investment is being held back this year because of the uncertainty that's being raised by the rhetoric around the U.S. election. It's why we mentioned it this morning.

One of the big sources of uncertainty for us today, among others that we've mentioned, is the export behavior. When the fiscal measures start to show up, the second half of the data should begin to appear. We need to analyze those things as we go along, but a really big one is we've had to scale back our investment outlook for the U.S. The same thing happens in Canada almost right away, because we're so tied into the same supply chains supplying those very same companies. The natural

**La sénatrice Ringuette :** Mme Wilkins a confirmé qu'il s'agissait d'une politique nationale pour régler un enjeu dans deux régions du pays. Le résultat final, je le crains, sera que le marché immobilier des plus petites communautés et des régions rurales en subira les contrecoups négatifs. J'ai beaucoup de réserves.

Je poserais maintenant ma seconde question. C'est une question qui est posée depuis de nombreuses années maintenant, en fait chaque fois que vous êtes devant nous. Je parle de l'état des réserves des grandes corporations du Canada qui ne sont toujours pas investies dans la croissance économique de leurs affaires ou de ce pays. Où en sommes-nous présentement et pourquoi sont-elles encore en place?

**M. Poloz :** Avant de répondre à cela, laissez-moi clarifier, puisque j'étais ici. Mme Wilkins n'a pas dit que nous approuvions l'adoption d'une politique nationale qui devrait cibler un enjeu local. Elle a dit que la politique mise en place visait très clairement les régions du pays où les enjeux étaient les plus importants. C'est une nuance importante. C'est une politique très bien conçue.

En passant, le Grand Toronto et le Grand Vancouver semblent être deux endroits différents, mais ensemble ils représentent plus de 40 p. 100 du marché immobilier canadien. L'interaction entre le coût élevé du logement et le haut taux d'endettement est celle dont nous nous préoccupons le plus, et c'est là que ça se passe. Voilà pourquoi la politique les vise.

Quant aux investissements, vous avez raison, c'est une question qui se répète d'année en année. Les entreprises semblent être en bonne position pour faire des investissements. Elles en ont la capacité. Les entreprises à qui j'ai parlé ont cette volonté, elles sont prêtes, mais il semble que chaque fois que je leur en parle, elles ont une nouvelle raison pour attendre encore un peu. J'ai mentionné quelques-unes de ces raisons déjà. L'incertitude réglementaire est un aspect que le gouvernement peut contrôler, mais du point de vue des entreprises, cette variable semble très importante, notamment ce qui pourrait leur arriver après une campagne électorale américaine où on a laissé planer le doute non seulement sur les futurs accords commerciaux, mais aussi sur ceux qui sont déjà en place et desquels certaines entreprises peuvent dépendre chaque jour. Donc, les entreprises vivent dans le doute. J'ai toutes les raisons de croire que non seulement aux États-Unis, mais aussi au Canada, on se retient d'investir cette année en raison de l'incertitude soulevée par toute cette rhétorique autour des élections américaines. Voilà pourquoi nous en avons parlé ce matin.

L'une des grandes sources d'incertitude pour nous aujourd'hui, entre autres, est le comportement en matière d'exportations. Lorsque les mesures fiscales commencent à donner des résultats, l'autre partie des données devrait arriver. Nous devons analyser ces questions à mesure, mais une des choses importantes à faire est de réduire nos prévisions d'investissements pour les États-Unis. La même chose se produit au Canada presque en même temps, parce que nous sommes tellement liés aux mêmes

sequence is that as our exports go up, companies get to full capacity and then they invest. The exports faltered in a significant way earlier this year and raised those doubts again.

It's been a difficult year from that point of view, and I'm afraid that since we last spoke there's been no real progress on this, except to say that total investment in both Canada and the United States has clearly been dragged down by the oil price shock. Those are really big investors. It's a very capital-intensive business. And not only oil, but other extractive businesses, other resource businesses.

Everything we're seeing suggests that that process has pretty well run its course. There are still adjustments to the low oil prices that must happen, primarily from the loss of income at the macro level, but the investment cuts appear to be mostly behind us.

We know there are lots of companies doing well. We know that the other 87 per cent of the Canadian economy is growing by about 2 per cent, which is a trend growth, not a sudden 2 per cent but a steady 2 per cent growth, and they are much more likely to be ready to invest because they have been experiencing this. When the climate feels more reassuring to them, we are going to see exactly that.

We don't assume a huge rise in investment in our forecast, but we expect it to begin to make a positive contribution, having been a negative contribution for the last two years.

**Senator Day:** My first question is a follow-up to a couple of points that have been raised. You talk about your projection based on a number of factors. You say, "If this happens, then . . ." but when we see the projection, there's no "if" there. So what are your cut-off lines? For example, Ms. Wilkins was in Trois-Rivières, and they're worried about the Softwood Lumber Agreement expiring. That's going to impact a very significant part of the economy in a part of Canada. There's a little bit more speculative TPP and the European trade agreement. When do you cut things off and say, "If that happened, then this, but this is what we're projecting is likely to happen?"

**Mr. Poloz:** To simplify it to some degree, we only put things in our forecast if they have been enacted. There's nothing in our forecast that represents CETA or TPP or anything like that because they have not crossed the finish line. We would need to think those things through, and I gave a framework that we would use. We would go through the arithmetic of how many firms could take advantage of those deals, and we've got studies of their impacts. As I said in my speech a couple of weeks ago in

chaînes d'approvisionnement qui approvisionnent les mêmes entreprises. La séquence naturelle est que lorsque nos exportations augmentent, les entreprises sont à plein rendement et elles investissent. Les exportations ont chuté de façon significative plus tôt cette année, ce qui a soulevé des doutes encore une fois.

Ce fut une année difficile de ce point de vue, et j'ai peur qu'il n'y ait eu aucun réel progrès à ce chapitre depuis que nous nous sommes parlé la dernière fois, sauf peut-être que la chute des investissements totaux au Canada et aux États-Unis a été clairement influencée par le choc pétrolier. Les pétrolières sont de très gros investisseurs. C'est une activité à très forte intensité de capital. Et non seulement l'exploitation pétrolière, mais aussi les autres entreprises d'extraction, les autres entreprises de ressources.

Tout ce que nous constatons donne à penser que cette tendance est sur sa fin. Il reste des ajustements à se produire quant aux faibles prix du pétrole, surtout en raison de la perte de revenu à l'échelle macroéconomique, mais les coupures dans les investissements semblent être pour la plupart derrière nous.

Nous savons que de nombreuses entreprises vont bien. Nous savons que les autres entreprises, qui représentent 87 p. 100 de l'économie canadienne, ont une croissance d'environ 2 p. 100, ce qui est une hausse tendancielle; pas une hausse soudaine de 2 p. 100, mais une croissance constante de 2 p. 100, et elles sont beaucoup plus susceptibles d'être prêtes à investir parce qu'elles ont vécu cette hausse. Lorsque le climat sera plus rassurant pour elles, c'est exactement ce que nous verrons.

Nous ne prévoyons pas de hausse marquée des investissements dans nos prévisions, mais nous nous attendons à une contribution positive, puisqu'il y a eu contribution négative depuis les deux dernières années.

**Le sénateur Day :** Ma première question est un suivi sur quelques points qui ont été soulevés. Vous avez parlé de vos prévisions en fonction d'un certain nombre de facteurs. Vous dites « Si cela arrive, alors... », mais, lorsque nous regardons les prévisions, il n'y a pas de « si ». Quelles sont donc vos limites? Par exemple, Mme Wilkins était à Trois-Rivières, et ils s'inquiètent là-bas de l'expiration de l'Accord sur le bois d'œuvre. Cela aura une incidence très importante sur l'économie de cette région du Canada. On parle aussi d'un Partenariat transpacifique (PTP) et d'un accord commercial avec l'Europe. Quand tranchez-vous la question et vous dites-vous « Si cela arrive, alors... mais voilà ce qu'on prévoit qu'il se passera? »

**M. Poloz :** Pour simplifier un peu les choses, nous n'incluons dans nos prévisions que les éléments qui ont été adoptés. Il n'y a rien dans nos prévisions sur le PTP ni sur l'accord de libre-échange avec l'Union européenne ni sur rien de ce genre parce qu'ils n'ont pas encore franchi la ligne d'arrivée. Nous devons réfléchir à fond à ces choses et je vous ai remis le cadre que nous utiliserons. Nous calculerons le nombre d'entreprises qui pourraient tirer profit de ces accords, et nous avons des études sur

Quebec City, CETA might be 0.1 or 0.2 percentage points on the trend growth rate, which is important for us to have in, but it's not there now, until we know it.

The other side is what if something is going to happen that is a negative. On the example of the Softwood Lumber Agreement, again, we don't know how that will turn out. Negotiations are ongoing. I hope, like everybody, that things get worked out and business goes on in the normal way.

If something goes wrong with that, then we have an experience from the past to model. We would be able to say how big an effect that would be on the economy if it ran its course like last time. That's how we try to adjust our outlook for that.

But these things are too big of an "if" to build in. People are always asking us, "Well, what if this happens? What would you do?" Honestly, if it did happen, I'm not sure how it would affect the economy. I'm certainly not going to assume it will happen and try to figure out in advance what we might do a year from now if it occurred.

What we would do instead, like all good central banks, is we would be monitoring our data. If that happened, we would say, "Wow, that could have this effect or that affect. We'll have to watch for this." Then we would see in our model that we are over-predicting, say it was exports, say it was lumber exports that were falling, and then we would be able to see that directly in the data. We would know what the maximum effect will be and we could build that in, and then we would be able to formulate our own policies on a new forecast. But we would react to how the effects actually manifest themselves as opposed to guessing in advance.

**Senator Day:** Thank you. That's very helpful.

The second question I have is with respect to services. A lot of your comments have been with respect to the export of goods. The reason we had negative growth in the last quarter is because of broad-based goods exports and the problem with respect to the oil sands. However, the economy has been growing from the point of view of services, such that services make up about 70 per cent. I think you said in your material.

**Mr. Poloz:** Yes.

**Senator Day:** That's about 70 per cent of our economy now.

Can you relate the service aspect? We haven't talked about that. What's likely to happen from the service point of view? Does that make up for the obvious decline in goods and goods export growth?

leurs répercussions. Comme je l'ai dit dans ma présentation il y a quelques semaines à Québec, l'accord de libre-échange avec l'Union européenne peut représenter 0,1 ou 0,2 p. 100 sur le taux de croissance tendanciel, ce qu'il est important pour nous d'avoir, mais ce n'est pas encore fait.

D'un autre côté, qu'arrivera-t-il en cas de résultat négatif? Pour reprendre l'exemple de l'accord sur le bois d'œuvre, nous ne savons pas ce qu'il en adviendra. Des négociations sont en cours. J'espère, comme tout le monde, que les choses s'arrangeront et que les affaires reprendront leur cours normal.

Si quelque chose tourne mal, alors nous avons un modèle du passé duquel nous inspirer. Nous pouvons évaluer l'incidence marquée qu'il aurait eue sur l'économie si les choses s'étaient déroulées comme la dernière fois. Voilà comment nous essayons de rajuster nos prévisions.

Mais ces facteurs sont trop hypothétiques pour être intégrés. Les gens nous demandent toujours : « Mais si ça arrivait? Que feriez-vous? » Honnêtement, si cela devait arriver, je ne suis pas certain de l'effet que cela aurait sur l'économie. Je ne vais certainement pas tenir pour acquis que cela arrivera et essayer de déterminer à l'avance ce que nous pourrions faire dans un an si jamais cela arrivait.

Ce que nous ferions plutôt, comme toute bonne banque centrale, ce serait de surveiller nos données. Si cela arrivait, on dirait : « Wow, ça pourrait avoir tel ou tel impact. Il faudra surveiller cela. » Puis on verrait dans nos modèles que nous surévaluons, disons que s'il s'agissait des exportations, que les exportations de bois d'œuvre chutaient, nous serions alors capables de le voir directement dans nos données. Nous saurions quel serait l'impact maximal et nous pourrions l'intégrer, et puis nous serions en mesure d'élaborer nos propres politiques à partir de nouvelles prévisions. Mais nous réagirions en fonction des conséquences réelles plutôt que d'essayer de les deviner à l'avance.

**Le sénateur Day :** Merci. Cela nous éclaire beaucoup.

Ma deuxième question est en lien avec les services. Beaucoup de vos commentaires renvoyaient à l'exportation de biens. Si nous avons eu une croissance négative au dernier trimestre, c'est en raison de l'exportation générale de biens et du problème lié aux sables bitumineux. Toutefois, l'économie a connu une croissance en ce qui concerne les services, au point où les services représentent environ 70 p. 100. Je pense que vous l'avez mentionné dans votre document.

**M. Poloz :** Oui.

**Le sénateur Day :** Cela représente environ 70 p. 100 de notre économie à l'heure actuelle.

Pouvez-vous aborder l'aspect des services? Nous n'en avons pas parlé. Qu'est-ce qui risque d'arriver sur le plan des services? Est-ce que cela compense le déclin évident des biens et de la croissance de l'exportation des biens?



**Mr. Poloz:** I'm delighted that you raised that. It's one of my favourite subjects. I will just point you to chart 5, which is on page 9 of our report. It looks like yours is not colour but in black and white. The smoother line is the exports of services and the jagged line is the exports of goods.

**Senator Day:** The red one.

**Mr. Poloz:** There are two scales. What's important is that exports of services are in the order of \$80 billion to \$90 billion per year, whereas exports of goods are on the order of close to \$500 billion. So, give or take, 20 per cent of our total exports are in the form of services.

Just like our economy, the services exports have been growing very steadily. Before I turn over to Carolyn, I want to say the line is smoother for services, and that's because we don't have monthly data on services exports. They are quarterly data. You hardly hear about them because they come out the same day as the national accounts, which of course is a very exciting day. How much did the economy grow? Well, by the way, services grew. Well, I'm not too interested. How much was the GDP? Whereas in the United States, every monthly release of the trade data has both goods and services, so you get a better tracking of that. In any case, it's been doing well.

**Ms. Wilkins:** It's true. It's something that we don't tend to focus on. When you look at it from the output side and the export side and you can see the growth, you can also see it in the employment side. If you look at all the job growth that we've had since the end of 2014, about 250,000 jobs were created in the service sector. And of course in the goods sector, it's fallen by about 70.

You have to think about what kind of services. It's interesting. Over that period, it's been pretty high value-added services, like finance and insurance and air transportation, health care. Others, like hospitality, are also growing, but 75 per cent of those jobs have higher than the average hourly wage, just as an example of what kind of jobs they are. So it is a positive story.

On the goods side, it is not such a positive story with manufacturing, for example, employment being virtually flat recently. We're not seeing the job growth there yet, which we'd like to see. We've seen some positive sales in manufacturing in the last couple of months, so we're going to be monitoring that closely.

**Senator Day:** As a follow up, is your forecast that the growth in service is likely to make up for the not-so-robust growth in goods?

**M. Poloz :** Je suis enchanté que vous souleviez cette question. C'est un de mes sujets favoris. Je voudrais simplement attirer votre attention sur le graphique 5, qui est à la page 9 de notre rapport. On dirait bien que le vôtre n'est pas en couleur, mais en noir et blanc. La ligne la plus lisse représente les exportations de services, et la ligne dentelée est celle des exportations de biens.

**Le sénateur Day :** La ligne rouge.

**M. Poloz :** Il y a deux échelles. Ce qu'il faut retenir, c'est que les exportations de services sont de l'ordre de 80 à 90 milliards de dollars par année, tandis que les exportations de biens sont plus proches d'un ordre de 500 milliards de dollars. Alors, plus ou moins 20 p. 100 de nos exportations sont sous la forme de services.

Tout comme notre économie, les exportations de services ont connu une croissance très régulière. Avant de céder la parole à Carolyn, j'aimerais dire que la ligne est plus lisse pour les services, et c'est parce que nous n'avons pas de données mensuelles sur les exportations de services. Ce sont des données trimestrielles. Vous n'en entendez presque pas parler parce qu'elles sortent le même jour que les comptes nationaux, ce qui est bien sûr une journée très passionnante. Quelle a été la croissance de l'économie? Eh bien, en passant, les services ont connu une croissance. Eh bien, cela ne m'intéresse pas trop. Quel était le PIB? Aux États-Unis par contre, toutes les publications mensuelles des données liées au commerce comprennent autant les biens que les services, alors on peut en faire un meilleur suivi. En tout cas, les services vont bien.

**Mme Wilkins :** C'est vrai. C'est une chose sur laquelle nous n'avons pas tendance à nous concentrer. Quand vous regardez cela du côté du rendement et des exportations et que vous constatez une croissance, vous pouvez aussi la voir du côté de l'emploi. Si vous regardez un peu du côté de la croissance de l'emploi que nous avons connue depuis la fin de 2014, environ 250 000 emplois ont été créés dans le secteur des services. Et bien sûr, dans le secteur des biens, cela a chuté d'environ 70 p. 100.

Il faut s'arrêter au type de services. C'est intéressant. Sur cette période, il s'agissait de services à valeur ajoutée assez élevée, comme les finances et les assurances, le transport aérien et les soins de santé. D'autres services, comme l'hôtellerie, sont également en croissance, mais 75 p. 100 de ces emplois ont des salaires horaires plus élevés que la moyenne, juste pour illustrer le type d'emploi dont on parle. Le portrait est donc assez réjouissant.

Il n'est pas aussi réjouissant pour ce qui est des produits manufacturés, par exemple, où l'emploi est depuis quelque temps pratiquement stagnant. On ne voit pas encore de croissance d'emploi dans ce secteur, ce que nous aimerions voir. Nous avons assisté à quelques ventes positives dans le domaine manufacturier au cours des derniers mois, alors nous surveillerons cela de près.

**Le sénateur Day :** Pour donner suite à tout cela, est-ce que vous prévoyez que la croissance des services pourrait compenser la croissance plutôt bancale des biens?

**Mr. Poloz:** No. It can in a growth sense, but with the size of it — as I was indicating, service exports are only about 20 per cent of the total, so it's very hard for them to make up. Take, for example, what we've lost in terms of the oil shock. The disappointment that we experienced this year on the export side has all been in the goods side. We often say non-commodity exports.

The most important areas in their weakness are connected to the investment story that we have talked about in a few questions today. So investment is slow globally. It's slow in the United States. It's slow in Canada. Investment goods are one of our most important export categories. So when the U.S. investment category gets slower, that has a disproportionate impact on our export of goods performance.

We're pretty confident that we've turned the corner on that, and we're looking forward to better numbers. We want to see it before we start banking on it.

**Senator Day:** Thank you.

**Senator Ringuette:** Can we go to chart 9 on page 14?

**Mr. Poloz:** Sure.

**Senator Ringuette:** Non-energy goods exported to the U.S., and it's in U.S. billions. When you look at the chart, for instance in 2011 to 2015, we see that there's stagnation in U.S. billion dollars.

**Mr. Poloz:** That's right.

**Senator Ringuette:** Not in Canadian dollars.

Then you see the increase of Mexican exports to the U.S., even though you insist that the U.S. economy is not in the growth mode that it used to be.

**Mr. Poloz:** Yes.

**Senator Ringuette:** And Canada and Mexico are in the same free trade agreement with the U.S.

**Mr. Poloz:** Right.

**Senator Ringuette:** So what is happening here? Mexico has managed to increase their exports to the U.S. over the last five years, and we have not.

**Mr. Poloz:** This is really the theme I was laying out in my introductory remarks. Our competitiveness has not been what it could be.

When a company is deciding to expand their footprint and they're deciding where in NAFTA they should do it, if Canada has a lower competitiveness than Mexico, they can just as easily do it in Mexico and get a fine, dedicated workforce. They get the advantage of lower cost than, say, if they went to southwestern

**M. Poloz :** Non. Cela pourrait, dans le sens de la croissance, mais avec l'importance que cela a — comme je l'ai précisé, les exportations de services ne représentent qu'environ 20 p. 100 du total — alors ce serait difficile pour ce secteur de compenser. Pensez par exemple à ce que nous avons perdu avec le choc pétrolier. La déception que nous avons vécue cette année du côté des exportations se situait entièrement du côté des biens. Nous parlons souvent d'exportations non liées aux produits de base.

Les plus importants facteurs de leur faiblesse sont liés aux histoires d'investissement que nous avons abordées dans quelques questions traitées aujourd'hui. Ainsi, les investissements sont faibles de façon générale. Ils sont faibles aux États-Unis. Ils sont faibles au Canada. Les biens d'investissements sont l'une des catégories d'exportation les plus importantes. Alors quand la catégorie d'investissement des États-Unis ralentit, cela a une incidence disproportionnée sur notre rendement en exportation de biens.

Nous avons bon espoir d'avoir tourné la page sur cet épisode, et nous avons hâte de voir de meilleurs résultats. Nous voulons le voir avant de miser là-dessus.

**Le sénateur Day :** Merci.

**Le sénateur Ringuette :** Est-ce qu'on peut aller au graphique 9 de la page 14?

**M. Poloz :** Bien sûr.

**La sénatrice Ringuette :** Les biens non énergétiques exportés aux États-Unis, et c'est en milliards de dollars américains. Lorsqu'on regarde le graphique, par exemple de 2011 à 2015, on constate qu'il y a une stagnation à hauteur de milliards de dollars américains.

**M. Poloz :** C'est vrai.

**La sénatrice Ringuette :** Pas en dollars canadiens.

Ensuite on constate la croissance des exportations mexicaines vers les États-Unis, même si vous soutenez que l'économie américaine ne connaît pas la croissance qu'elle a déjà connue.

**M. Poloz :** Oui.

**La sénatrice Ringuette :** Le Canada et le Mexique participent au même accord de libre-échange avec les États-Unis.

**M. Poloz :** C'est vrai.

**La sénatrice Ringuette :** Alors, que se passe-t-il? Le Mexique a réussi à accroître ses exportations vers les États-Unis au cours des cinq dernières années, et pas nous.

**M. Poloz :** C'est vraiment l'idée que j'exposais dans mes observations préliminaires. Notre compétitivité n'a pas été à la hauteur.

Quand une entreprise décide d'étendre sa présence et se demande où, au sein de l'ALENA, elle devrait le faire, si le Canada a une plus faible compétitivité que le Mexique, elle peut aussi bien le faire au Mexique et obtenir une main-d'œuvre adéquate et dévouée. Elle a l'avantage de coûts plus faibles que si,

Ontario, say an auto parts manufacturer. Through these years, we have lost a considerable share to Mexico in the auto sector in particular, in that when a new assembly plant gets built in Mexico, they would much rather have the suppliers be reasonably close by.

There have also been expansions in the United States and just some small parts in Canada, by comparison. So the auto sector is an important player in what you're observing but not only. I don't want to say it is just auto. For example, there's a nice, well-developed aerospace supply chain now in Mexico, and a cluster has emerged in Mexico for aerospace parts. Aerospace parts get moved farther because they're high value. They don't want to have to be next door to the assembly. So a plane that's assembled in Toronto or Montreal has parts that are made in Mexico today. That's an example where those plants could have been located in Canada somewhere and that would change those things that you're observing. Those are specific examples.

As I mentioned in my opening remarks, we have depreciated against the United States, and that makes us more competitive than we were when oil prices were high, but Mexico has depreciated even further than that. Therefore, when you do that calculus, we have not gained within NAFTA, if you like.

**Senator Ringuette:** I would certainly appreciate, and maybe the other members of the committee would as well, if you had more information in regard to this situation on the competitiveness between Canada and Mexico in relation to the U.S. market.

**Mr. Poloz:** This is the work we're doing since we had this disappointment this year in exports. As I was saying, we felt we could explain perhaps half of the missing exports.

On the other half, we're saying that since we can't explain it, it must be due to some of these things that we call competitiveness, and we can't put precise explanations beside that. We can observe and companies will tell us they didn't put that plant in Ontario, they put it in Mexico because of this, this and this — electricity costs or something. They cite these reasons.

We can give you some stuff but it's not as precise as you may be hoping. We can't really account for it all, so we're assuming it's permanent in our forecast and that we've lost that. Hopefully we can win back other business in other ways, but we have to see it before we assume it.

par exemple, elle s'installait dans le sud-ouest de l'Ontario, disons en tant que constructeur de pièces d'automobiles. Au cours de ces années, nous avons perdu une part considérable du marché face au Mexique, particulièrement dans le secteur de l'automobile, en raison du fait que lorsqu'une usine de montage est construite au Mexique, cette entreprise préférerait de loin avoir ses fournisseurs relativement proches.

Comparativement, il y a aussi eu des expansions vers les États-Unis et seulement dans une faible proportion vers le Canada. Donc, le secteur de l'automobile est un acteur important dans ce que vous observez, mais il n'est pas le seul. Je veux simplement dire qu'il n'y a pas que l'automobile. Par exemple, il y a maintenant au Mexique une bonne chaîne d'approvisionnement en aérospatiale, bien développée, et une grappe industrielle a émergé au Mexique pour les pièces aérospatiales. Les pièces aérospatiales se déplacent plus parce qu'elles sont à forte valeur. On ne veut pas être obligé de les construire à côté de l'usine de montage. Ainsi, un avion qui est assemblé à Toronto ou Montréal contient des pièces qui sont fabriquées au Mexique, aujourd'hui. Voilà un exemple où ces usines auraient pu être situées quelque part au Canada, et cela changerait ces choses que vous avez fait remarquer. Il s'agit d'exemples précis.

Comme j'ai mentionné dans mes observations préliminaires, notre monnaie s'est dépréciée comparativement à celle des États-Unis, et cela nous rend plus compétitifs que lorsque les prix du pétrole étaient élevés, mais le Mexique a connu une dépréciation encore plus importante. Par conséquent, lorsqu'on fait ce calcul, on constate que nous n'avons pas été gagnants au sein de l'ALENA, si vous voulez.

**La sénatrice Ringuette :** Je vous serais certainement reconnaissante, et peut-être que les autres membres du comité aussi, si vous aviez plus de renseignements sur la situation quant à la compétitivité entre le Canada et le Mexique par rapport au marché américain.

**M. Poloz :** C'est sur cela que nous nous penchons, puisque nous avons connu une année décevante en matière d'exportations. Comme je disais, nous estimons pouvoir expliquer peut-être la moitié des exportations manquantes.

D'un autre côté, nous affirmons que puisque nous ne pouvons l'expliquer, cela doit être dû à un de ces facteurs que l'on appelle la compétitivité, et nous ne pouvons donner d'explications plus précises. Nous pouvons observer, et les entreprises nous le diront, qu'elles n'ont pas installé d'usines en Ontario, qu'elles les ont installées au Mexique à cause de ceci et de cela — le prix de l'électricité ou autre facteur. Elles citent ces raisons.

Nous pouvons vous donner quelques exemples, mais ce ne sera pas aussi précis que vous l'espérez peut-être. Nous ne pouvons pas vraiment tout répertorier, donc nous tenons pour acquis qu'il s'agit de données permanentes de nos prévisions, et que c'est quelque chose de perdu. Nous espérons pouvoir gagner la faveur d'autres entreprises d'autres façons, mais il faudra voir avant de pouvoir compter là-dessus.

**Senator Lang:** I would like to go back to your report. You referred to it a number of times initially in your address and then a little later on with some of the questions where you say we are now reporting on how we see various aspects of the risks developing, as well as setting out the indicators we are watching in evaluating the risks.

I want to go back to my question earlier about the question of deficit financing for the government. My major concern is the size of the deficit as it accumulates over time. When does that become a risk to the economy generally? We've experienced this in the past, in the 1990s, when the deficits got out of control. From your perspective, when does that become a risk? Today you know what the projected figures are for three years, as closely as they can be and could be even more. When does that become a risk to the economy that you as the Bank of Canada have to conclude that deficit financing will have a long-term effect?

**Mr. Poloz:** There is no bright line where it becomes a risk to the economy, so it's important to bear that in mind. However, we do have a lot of history around fiscal deficits and economies that do have problems. Here in Canada, you're absolutely right that we had a phase where that was true.

At that time, the debt-to-GDP ratio in Canada was I think 70ish per cent for the federal debt. In other words, it was well more than double than it is today. Not only that, but the deficit appeared to be high and increasing. The cycle in the economy was suggesting it was in a sense unsustainable. When it became noticeable to financial markets in that frame, then we saw the exchange rate come under selling pressure in the markets and the Bank of Canada found it necessary to raise interest rates to calm things down, et cetera.

Those are signs that the markets are thinking the numbers are getting too big. We are very far away from anything like that in this situation. Other countries have much higher ratios of debt but aren't showing those kinds of stresses even now.

All I can say to you is that it does not seem to be an issue at this time. You can make a second argument, which is it depends on what use is being made of the money. If the money is being used to, in effect, invest in Canada's future growth, that is, the infrastructure program, then it's very likely to add to Canadian growth and in that sense it creates a positive loop where it creates more revenues later.

When a company makes an investment, it may borrow to get the funds to invest in that new machinery or expand their plant, and that allows the company to grow more, and then they're able to not just pay off the debt later, service that debt, but also grow more jobs and grow their company. The situation in the Canadian

**Le sénateur Lang :** J'aimerais revenir à votre rapport. Vous y avez fait référence quelques fois dans votre exposé, puis un peu plus tard en réponse aux questions, et vous avez dit que nos rapports établissent maintenant des prévisions quant aux possibilités de développement de différents aspects des risques, et qu'ils établissent les indicateurs que nous surveillons pour évaluer les risques.

J'aimerais revenir à ma question de tantôt sur le financement par le déficit pour le gouvernement. Ma préoccupation principale est quant à la taille du déficit, qui grandira avec le temps. Quand est-ce que cela devient un danger pour l'économie, en général? Nous avons vécu cela par le passé, dans les années 1990, lorsque les déficits étaient hors de contrôle. De votre point de vue, quand est-ce que cela devient un danger? Aujourd'hui, vous connaissez les chiffres projetés pour les trois prochaines années, aussi précisément qu'ils peuvent l'être. Quand est-ce que cela devient un danger tel pour l'économie que vous, en tant que Banque du Canada, devez conclure que le financement déficitaire aura un effet à long terme sur l'économie?

**M. Poloz :** Il n'y a pas de démarcation claire à partir de laquelle il y a un danger pour l'économie, c'est important de garder ça à l'esprit. Toutefois, nous avons de nombreux exemples historiques de déficits financiers et d'économies qui ont connu des problèmes. Ici au Canada, vous avez absolument raison de dire que nous avons connu une période pendant laquelle c'était le cas.

À cette époque, le ratio de la dette au PIB au Canada était, je pense, dans les 70 pour cent pour la dette fédérale. En d'autres mots, il était à bien plus que le double de ce qu'il est aujourd'hui. Non seulement ça, mais le déficit élevé allait en augmentant. Le cycle dans l'économie indiquait que le déficit était en quelque sorte insoutenable. Lorsque les marchés financiers ont pu le voir sous cette lumière, alors nous avons vu que le taux de change a fait l'objet de fortes pressions de vente sur les marchés, et la Banque du Canada a dû hausser les taux d'intérêt pour calmer la situation, et ainsi de suite.

Voilà les indices que les marchés pensent que les chiffres deviennent trop gros. Nous sommes très loin de cette situation actuellement. D'autres pays ont un ratio de la dette au PIB bien plus élevé, mais ne connaissent pas ce genre de pressions.

Tout ce que je peux vous dire, c'est que cela ne semble pas poser problème pour l'instant. On pourrait aussi soutenir que cela dépend de l'utilisation qui est faite de cet argent. Si cet argent sert, en pratique, à investir dans la croissance du Canada, donc dans son programme d'infrastructure, alors il est très probable que cela contribue à la croissance du pays et, pour cette raison, crée un cercle vertueux par lequel plus de revenus sont générés plus tard.

Lorsqu'une entreprise fait un investissement, elle peut emprunter pour obtenir les fonds lui permettant d'investir dans cette nouvelle machinerie ou pour agrandir son usine, et cela permet à l'entreprise de croître, et ensuite de non seulement rembourser sa dette, mais aussi de créer plus d'emplois et de

economy, as a macro concept, is very similar to that if that money is being used in what I would call an investment in growth — growth-targeted infrastructure.

**The Chair:** Thank you, Governor Poloz and Senior Deputy Governor Wilkins. It was a very good hour and 45 minutes. It's much appreciated.

Before I adjourn, colleagues, we will go in camera for a couple of minutes to discuss a couple of issues. We will have a two- or three-minute break to say good-bye to our guests, and then we'll reconvene here for an in camera meeting. It is kind of important, so I'd like you to stay.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Thursday, October 20, 2016

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:30 a.m. to study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

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

[*English*]

**The Chair:** Good morning and welcome to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce. My name is David Tkachuk.

Today is our third meeting on the subject of our study on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade. We're pleased to welcome today during the first portion of our meeting officials from Transport Canada. We have Sandra LaFortune, Director General, International Relations and Trade Policy; and Craig Hutton, Director General, Strategic Policy and Innovation.

Thank you both for being with us today. Please proceed with your opening remarks. I understand Ms. LaFortune will be starting. Please continue, and then we'll have our question and answer session. We have up to an hour because we have a second group today.

**Sandra LaFortune, Director General, International Relations and Trade Policy, International and Intergovernmental Relations, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chair and honourable senators. We appreciate being invited today to appear before your committee as part of your study on the development of transportation, communication and other networks within Canada as a means of enhancing economic growth and facilitating commerce.

grandir. La situation au sein de l'économie canadienne, en tant que concept macroéconomique, est très semblable à cela, à condition que cet argent soit utilisé pour ce que j'appellerais un investissement dans la croissance — dans l'infrastructure visant la croissance.

**Le président :** Merci, monsieur le gouverneur Poloz et madame la première sous-gouverneure Wilkins. Cette 1 h 45 minutes a été très fructueuse. Je vous en suis très reconnaissant.

Avant de lever la séance, chers collègues, nous allons passer à huis clos pour quelques minutes afin de discuter de quelques questions. Nous allons prendre une pause de deux ou trois minutes pour saluer nos invités, puis nous allons nous retrouver ici pour une séance à huis clos. C'est plutôt important, alors j'aimerais que vous restiez.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le jeudi 20 octobre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 30, pour étudier la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs et de produire un rapport connexe.

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

[*Traduction*]

**Le président :** Bonjour et bienvenue au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce. Je m'appelle David Tkachuk.

Il s'agit de notre troisième réunion dans le cadre de notre étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs. Nous sommes heureux d'accueillir, aujourd'hui, durant la première partie de notre réunion, des représentants de Transports Canada. Nous accueillons Sandra LaFortune, directrice générale, Relations internationales et politique de commerce, et Craig Hutton, directeur général, Politique stratégique et Innovation.

Je vous remercie tous les deux d'être là aujourd'hui. Veuillez présenter votre déclaration préliminaire. Je crois savoir que Mme LaFortune commencera. Allez-y, s'il vous plaît, puis nous passerons à la période de questions et de réponses. Nous avons jusqu'à une heure, parce que nous accueillons un deuxième groupe aujourd'hui.

**Sandra LaFortune, directrice générale, Relations internationales et politique de commerce, Relations internationales et intergouvernementales, Transports Canada :** Merci, monsieur le président, et merci honorables sénateurs. Nous sommes heureux d'avoir été invités aujourd'hui à comparaître devant votre comité dans le cadre de votre étude sur la création de réseaux de transport, de communications ou autres au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Transport Canada has regulatory authority for several of the transportation modes that are included within the scope of your study, namely marine, air and motor vehicle transportation as well. My remarks today focus primarily on transportation systems that carry domestic and international trade, systems of vital economic importance given the fact that Canada is a trading nation.

Like the corridor concept outlined in the University of Calgary and CIRANO paper that was presented to this committee on October 5, Transport Canada's approach to trade-related transportation systems has also been multi-modal in nature. Since 2006, this approach has embodied three distinct multi-modal and trade-related strategies: the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, the Atlantic Gateway and Trade Corridor Initiative and the Ontario-Quebec Continental Gateway.

Recognizing that as a trading nation the efficiency and reliability of transportation directly impacts Canada's prosperity and well-being, these initiatives sought to bring infrastructure, policy, governance and operational issues together into integrated, multi-modal, public-private strategies. Cooperation among the public and private sectors was a key feature of the gateways approach. This is because key assets in our transportation system are owned or operated by both the public and private sectors and are regulated and taxed by all levels of government.

These strategies were supported by two dedicated funds: a \$1 billion Asia-Pacific Gateway and Corridor Transportation Infrastructure Fund and a \$2.1 billion Gateways and Border Crossings Fund. This allowed the federal government to cost-share in projects that addressed supply chain bottlenecks and improved transportation system capacity for international trade. These investments leveraged approximately \$1 billion in private, project-related contributions relative to the federal government's investments between 2007 and 2016. These projects also supported billions of dollars more in other private sector capital and operational spending, as businesses sought to take advantage of system capacity and performance improvements.

The recent Canada Transportation Act Review Report recognized the success of the gateways approach amid broader findings related to all aspects of the national transportation system.

In the context of this report, along with mandate and budget commitments, the Minister of Transport, the Honourable Marc Garneau, undertook a series of consultations with Canadians, stakeholders, provinces and territories and indigenous groups

Transports Canada possède des pouvoirs de réglementation liés à plusieurs des modes de transport visés par la portée de votre étude, notamment, le mode maritime, le mode aérien et le transport automobile. Ma déclaration d'aujourd'hui concerne principalement les systèmes de transport utilisés dans le cadre des échanges commerciaux au pays et à l'échelle internationale, des systèmes qui ont une importance vitale pour l'économie puisque le Canada est une nation commerçante.

Comme c'était le cas de la notion de corridor décrite dans le document produit par l'Université de Calgary et le CIRANO, qui a été présenté au comité le 5 octobre, l'approche de Transports Canada en matière de systèmes de transport liés au commerce est aussi de nature multimodale. Depuis 2006, cette approche a donné corps à trois stratégies multimodales liées au commerce distinctes : l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, l'initiative de la Porte d'entrée et du Corridor de commerce de l'Atlantique et la Porte continentale Ontario-Québec.

Étant donné que le Canada est une nation commerçante et que, par conséquent, l'efficacité et la fiabilité des transports ont un impact direct sur sa prospérité et son bien-être, ces initiatives visaient à réunir les enjeux liés à l'infrastructure, aux politiques, à la gouvernance et aux opérations dans des stratégies multimodales publiques-privées intégrées. La coopération entre les secteurs public et privé était une caractéristique centrale de l'approche des portes d'entrée. Il en est ainsi parce que tant la propriété que l'exploitation des principaux actifs de notre système de transport relèvent des secteurs public et privé et parce que tous ces actifs sont réglementés et taxés par tous les ordres de gouvernement.

Ces stratégies ont été soutenues par deux fonds spéciaux : le Fonds d'infrastructure de transport de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, d'une valeur de 1 milliard de dollars, et le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers, d'une valeur de 2,1 milliards de dollars. Cela a permis au gouvernement fédéral de partager les coûts de projets qui visaient à éliminer les goulots d'étranglement des chaînes d'approvisionnement et de renforcer la capacité du système de transport de favoriser le commerce international. Ces investissements ont permis d'obtenir par effet de levier environ 1 milliard de dollars de contributions privées liées à des projets, qui sont venus s'ajouter aux investissements du gouvernement fédéral de 2007 à 2016. Ces projets ont aussi généré des millions de dollars d'autres dépenses d'immobilisations et de fonctionnement du secteur privé, tandis que les entreprises tentaient de tirer parti des capacités du système et des améliorations de son rendement.

Le récent rapport sur l'examen de la Loi sur les transports au Canada a reconnu la réussite de l'approche des portes d'entrée en plus de tirer d'autres conclusions plus générales liées à tous les aspects du système de transport national.

Dans le contexte de ce rapport, en plus des engagements liés au mandat et au budget, le ministre des Transports, l'honorable Marc Garneau, a mené, au printemps dernier, une série de consultations auprès de Canadiens, d'intervenants, de

across the country starting last spring to hear their views and discuss ideas for the long-term agenda for transportation in Canada.

These consultations focused on five themes: safer transportation; trade corridors to global markets; waterways, coasts and the North; green and innovative transportation; and the traveller.

Consultations were held with a cross-section of transportation carriers, users and academic experts, provincial and territorial counterparts and the general public through an online portal. Given the focus of your current study, I would like to highlight some of the more detailed comments received in relation to the themes of trade corridors to global markets and of the North.

The minister hosted two trade corridors to global markets round tables, one in Toronto in May and one in Winnipeg in July. Overall, there was general agreement that while Canada has a relatively effective national freight transportation system, collective effort is required to address cost pressures and risks, improve timeliness and increase the reliability, capacity and credibility of the Canadian transportation system. Stakeholders felt we need to focus our attention and investments on the transportation corridors that carry the majority of Canada's international trade. There was recognition that operational and technological innovations can also help to optimize our trade-related transportation capacity that is already in place.

Along with helping to identify corridor inefficiencies and future needs, a stronger evidence base would help to identify strategic investments that are most needed or will have the most impact in ensuring that modern, resilient and high-quality transportation infrastructure is in place to serve international markets. Coordination and cooperation among the various levels of government was also highlighted as being an important contributor to success.

Despite the fact that there are vast networks across much of North America that function as trade corridors, Canada's northern regions remain on the periphery of these networks. Connections to the rest of the continent are limited. This has an impact on potential opportunities for generating new public revenue streams, for achieving economic growth and for facilitating commerce with the rest of the country and with global markets.

One could consider large-scale projects that strengthen linkages between Canada's North and our continental transportation networks as transformational in nature, similar to the ways in

représentants des provinces et des territoires et des groupes autochtones partout au pays pour connaître leurs points de vue et discuter d'idées liées au programme à long terme en matière de transport au Canada

Ces consultations portaient sur cinq thèmes : le renforcement de la sécurité des transports, des corridors de commerce aux marchés mondiaux, les voies navigables, les côtes et le Nord, le transport écologique et innovateur et le voyageur.

Des consultations ont eu lieu auprès d'un échantillon représentatif de transporteurs, d'utilisateurs des transports et d'experts universitaires en la matière, de collègues des gouvernements provinciaux et territoriaux et du grand public par l'intermédiaire d'un portail en ligne. Vu le sujet de votre étude actuelle, j'aimerais souligner certains des commentaires les plus détaillés que nous avons reçus en ce qui a trait aux thèmes des corridors de commerce vers les marchés mondiaux et du Nord.

Le ministre a organisé deux tables rondes sur le thème des corridors de commerce vers les marchés mondiaux : une à Toronto, en mai, et une à Winnipeg, en juillet. De façon générale, les répondants s'entendaient généralement pour dire que, même si le Canada possède un système national de transport des marchandises relativement efficace, des efforts collectifs étaient requis pour réduire les pressions de coûts et les risques, améliorer la rapidité et accroître la fiabilité, la capacité et la crédibilité du système de transport canadien. Les intervenants avaient l'impression qu'il fallait concentrer notre attention et nos investissements sur les corridors de transport par où passent la majeure partie des marchandises canadiennes destinées au commerce international. Les répondants ont aussi reconnu que les innovations opérationnelles et technologiques peuvent aussi aider à optimiser la capacité de notre transport lié au commerce actuel.

En plus d'aider à cerner les lacunes et les besoins futurs en matière de corridor, une meilleure base de données probantes aiderait à cerner les investissements stratégiques les plus nécessaires ou ceux le plus à même de permettre la mise en place d'une infrastructure de transport moderne, résiliente et de haute qualité pour desservir les marchés internationaux. On a aussi souligné que la coordination et la coopération entre les divers ordres du gouvernement étaient un facteur de réussite important.

Malgré le fait qu'il y a de vastes réseaux sur une bonne partie de l'Amérique du Nord qui servent de corridors commerciaux, les régions nordiques du Canada restent en périphérie de ces réseaux. Les connexions au reste du continent sont limitées. Cela a un impact sur les possibilités de générer de nouveaux flux de revenus publics, de permettre la croissance économique et de faciliter le commerce avec le reste du pays et les marchés mondiaux.

On pourrait concevoir des projets de grande envergure visant à renforcer les liens entre le Nord du Canada et nos réseaux de transport continentaux comme étant de nature

which historic projects, like the transcontinental railway, the Trans-Canada Highway and the St. Lawrence Seaway, positively impacted national prosperity and quality of life for all Canadians.

But there are more immediate needs to address, which were raised by northerners and those with transportation operations in the North in a northern round table hosted by Minister Garneau in Iqaluit in July. Participants highlighted the lack of basic transportation infrastructure in the North as a safety, security and environmental concern.

There is no doubt that Canada's northern regions face pressing infrastructure needs related to housing, energy and waste water, for example, which under current national infrastructure programs tend to be ranked as higher priority areas of investment than the needs of the transportation sector.

In addition to basic safety deficiencies, existing transportation infrastructure in Canada's North suffers from a lack of resiliency largely due to climate-change-related challenges, including permafrost degradation, changing precipitation patterns and a shortened winter road season.

As your study notes, the high cost of transportation in the North is directly related to the lack of infrastructure. Strengthening the northern transportation system through immediate investments in basic infrastructure would support and promote economic growth and opportunities for Canadians.

However, the territorial governments have not made representations to Transport Canada that they would prioritize a northern corridor, as outlined in the University of Calgary and CIRANO report, over other more basic transportation infrastructure priorities aimed at improving the safety and efficiency of community resupply at northern ports or increasing safety at northern airports.

We do know that southern solutions to northern problems are not effective due to the unique environmental, social and economic complexities of the North. Strong engagement with the territorial governments, northern communities and indigenous people is key to ensuring that federal investments have a positive impact and provide a northern solution to address northern priorities.

To paraphrase Minister Garneau, we must remember that Canada can have the best-quality products and most ambitious trade agreements in the world, but it won't matter if we lack efficient ways to get our goods to international markets. In this regard, one of the minister's top priorities, as outlined in

transformationnelle, un peu comme l'ont été les projets historiques, comme le chemin de fer transcontinental, l'autoroute transcanadienne et la Voie maritime du Saint-Laurent, qui ont tous eu un impact positif sur la prospérité nationale et la qualité de vie de tous les Canadiens.

Cependant, il y a des besoins plus pressants à combler, des besoins qui ont été soulignés par les résidents du Nord et ceux qui mènent des opérations de transport dans le Nord dans le cadre d'une table ronde sur le Nord animée par le ministre Garneau à Iqaluit, en juillet. Les participants ont souligné les lacunes de l'infrastructure de transport de base dans le Nord, mentionnant des préoccupations liées à la sûreté, la sécurité et l'environnement.

Il ne fait aucun doute que les régions du Nord du Canada auront des besoins pressants en matière d'infrastructure liée au logement, à l'énergie et aux égouts, par exemple, des besoins qui, dans le cadre des programmes d'infrastructure nationaux actuels, ont tendance à être considérés comme étant des domaines d'investissement plus prioritaires que les besoins du secteur des transports.

En plus de déficiences liées à la sûreté de base, l'infrastructure de transport actuelle dans le Nord du Canada manque de résilience, problème causé en grande partie par des défis liés aux changements climatiques, y compris la dégradation du pergélisol, la modification des régimes de précipitation et le raccourcissement de la saison des routes d'hiver.

Comme votre étude le souligne, le haut coût des transports dans le Nord est lié directement au manque d'infrastructure. Le renforcement du système de transport dans le Nord grâce à des investissements immédiats pour améliorer l'infrastructure de base soutiendrait et favoriserait la croissance économique et les occasions pour les Canadiens.

Cependant, les gouvernements territoriaux n'ont pas formulé d'observations à Transports Canada selon lesquelles ils donneraient la priorité à un corridor dans le Nord, comme mentionné dans le rapport de l'Université de Calgary et le CIRANO, aux dépens d'autres priorités plus fondamentales liées à l'infrastructure de transport, comme l'amélioration de la sûreté et de l'efficacité du réapprovisionnement communautaire dans les ports nordiques ou l'augmentation de la sécurité dans les aéroports du Nord.

Nous savons bien que les solutions du Sud aux problèmes du Nord ne sont pas efficaces en raison des caractéristiques environnementales, sociales et économiques uniques là-bas. Une importante mobilisation des gouvernements territoriaux, des collectivités nordiques et des Autochtones est cruciale pour garantir que les investissements fédéraux ont un impact positif et fournissent dans le Nord une solution à même de répondre aux priorités des gens là-bas.

Pour reprendre les mots du ministre Garneau, il ne faut pas oublier que le Canada peut bien avoir les produits de la plus haute qualité et les accords commerciaux les plus ambitieux du monde, ça ne changera rien si nous n'avons pas des moyens efficaces pour transporter nos produits vers les marchés internationaux. À ce



his mandate letter from the Prime Minister, is to help to deliver a newly focused Building Canada Fund, which will make investments in Canada's roads, bridges, transportation corridors, ports and border gateways, helping Canada's manufacturers get their goods to markets.

In this context, an overarching focus for Transport Canada going forward will continue to be on enhancing trade corridor capacity and competitiveness, along with helping to address priority transportation needs in Canada's North.

Thank you once again for the opportunity to address the committee.

**The Chair:** Thank you. Senator Tannas, please go ahead.

**Senator Tannas:** Thanks for your presentation. I was interested to know about Minister Garneau's initiatives in respect to reaching out and getting feedback from various groups and interests. You mentioned in your remarks that northern corridor was not listed as a priority. Was it discussed? Was it even in the room as something, or was it not that it was not a priority, it just plain wasn't discussed?

**Craig Hutton, Director General, Strategic Policy, Strategic Policy & Innovation, Transport Canada:** The issue around connectivity between communities, making sure that resupply is available, making sure goods in these communities for export can get out, those issues around connectivity were certainly raised and certainly top of mind.

I think what was emphasized to the minister was that the needs are great, and in terms of placing priorities on how the federal government might consider moving in support, it's around the safety issues in communities, the resupply and the basic infrastructure needs in terms of airport and air connectivity in the communities. We heard that quite clearly, because the representatives who were at that round table either lived in the communities or were representing companies that have operations in those communities.

So that message came through loud and clear about the lack of very basic infrastructure to ensure the safe movement of goods and people.

**Senator Tannas:** I understand that, and I think what we're looking to engage in is a dialogue as to whether or not it is time for another transcontinental railroad, a large project. I remember watching Pierre Berton's *The National Dream*. I'm sure there were people who said we need to repair the railroad between Toronto and Peterborough before we should go off into uncharted

sujet, l'une des principales priorités du ministre, comme l'indique sa lettre de mandat du premier ministre, est d'aider à rendre le Fonds Chantiers Canada plus ciblé vers des investissements dans les routes, les ponts, les corridors de transport, les ports et les points d'accès frontaliers afin d'aider les fabricants canadiens à acheminer leurs marchandises vers les marchés.

Dans un tel contexte, l'objectif global de Transports Canada à l'avenir continuera d'être l'amélioration des capacités et de la compétitivité des corridors commerciaux tout en aidant à répondre aux besoins prioritaires en matière de transport dans le nord du Canada.

Encore une fois merci de l'occasion que vous nous donnez de nous adresser au comité.

**Le président :** Merci. Sénateur Tannas, allez-y.

**Le sénateur Tannas :** Merci de nous avoir présenté votre exposé. Je voulais apprendre des choses au sujet des initiatives du ministre Garneau visant à tendre la main à divers groupes et divers intérêts afin d'obtenir leurs commentaires. Vous avez mentionné dans votre déclaration que le corridor du Nord n'était pas considéré comme une priorité. Y a-t-il eu des discussions à ce sujet? Est-ce que c'est un sujet dont on a ne serait-ce que parlé ou est-ce qu'on en a tout simplement fait fi puisqu'il ne s'agissait pas d'une priorité?

**Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques, Politique stratégique et innovation, Transports Canada :** Il est évident que toute la question concernant les liens entre les collectivités, s'assurer qu'un réapprovisionnement est possible, veiller à ce que, dans ces collectivités, les marchandises destinées à l'exportation puissent partir — tous ces enjeux liés à la liaison — a été soulevée et qu'elle était présente dans l'esprit de tous.

Selon moi, ce qu'on a souligné au ministre, c'est que les besoins sont importants et que, en ce qui a trait à l'établissement des priorités, au moment de fournir son soutien, le gouvernement fédéral devait mettre l'accent sur les enjeux liés à la sûreté dans les collectivités, au réapprovisionnement et aux besoins de base en matière d'infrastructure, comme les aéroports et la liaison aérienne avec ces collectivités. C'est un message que nous avons très bien compris, parce que les représentants qui ont participé à la table ronde, soit vivaient dans ces collectivités, soit représentaient des entreprises qui sont présentes dans ces collectivités.

Par conséquent, on a très bien compris leur message au sujet des déficiences de l'infrastructure vraiment de base pour assurer le déplacement sécuritaire des marchandises et des gens.

**Le sénateur Tannas :** Je comprends et je crois que ce que nous voulons susciter, c'est un dialogue quant à savoir si l'heure est venue ou non de bâtir un autre chemin de fer transcontinental, un grand projet. Je me rappelle avoir vu *Un rêve insensé* de Pierre Berton. Je suis sûr que certaines personnes ont dit qu'il fallait réparer le chemin de fer entre Toronto et Peterborough avant de

territory. In other words, there will always be immediate needs. We know that and get that, and there is no question that there are pressing needs in the North in many areas.

So I'm wondering, were there any kinds of visionary discussions, or was it simply an inventory of all the problems today that we've got that the minister quite rightly took on and knows he needs to deal with?

**Mr. Hutton:** I think the representations to him were very much in the current realities of what the communities are facing in terms of those basic transportation infrastructure needs. The idea of a broad corridor as sort of outlined in the report was not raised.

**Senator Tannas:** Fair enough. So you are here, two folks with a lot of expertise for us. How about we talk about the northern corridor from your perspective and what you think. Is it time for this discussion to move forward and be examined seriously, or should we worry about the train between Peterborough and Toronto some more?

**Mr. Hutton:** With respect to the movement of goods overall and the movement of people, I think what is informing the minister and the department at the moment is two processes. One was the CTA review report, which, as you know, was tabled in Parliament last year by the minister, and he received that from David Emerson, who was the chair conducting the statutory review of the Canada Transportation Act. They heard from a wide range of stakeholders across the country, and they visited the North and heard representations directly from territorial governments and those who live in the North. That's a huge body of evidence for that report and the findings that are in contained in it.

The minister, as you know, reached out and did his engagement process over the last number of months through a series of round tables, which Sandra mentioned, which encouraged feedback on the report findings but also went beyond in terms of issues that were not addressed thoroughly by the report or that were outside the scope of the report. His efforts over the last number of months in terms of doing that outreach and engagement were focused through those thematic areas. A tremendous number of ideas are coming forward, no question about it.

I think this CIRANO report, in terms of looking at corridors, as they have conceptually laid it out, is another piece of evidence that is to be considered with all the outreach done and the submissions made to the CTA report.

The CTA report itself focused on a number of key areas that require attention in the North, particularly in the territories, and I think you'll find that even the infrastructure projects that are in

se lancer en territoire inconnu. En d'autres mots, il y aura toujours des besoins immédiats. Nous savons et nous comprenons, et il est évident qu'il y a des besoins pressants dans de nombreux domaines dans le Nord.

Mais, je me demande, y a-t-il eu des discussions visionnaires ou s'en est-on tenu à dresser un inventaire de tous nos problèmes actuels que le ministre a, à juste titre, acceptés et qu'il sait que nous devons régler?

**M. Hutton :** Je crois que les observations qui lui ont été formulées étaient assez liées aux réalités actuelles de ces collectivités en ce qui a trait à leurs besoins de base en matière d'infrastructure de transport. Cette idée d'un grand corridor semblable à celui décrit dans le rapport n'a pas été soulevée.

**Le sénateur Tannas :** D'accord. Vous voilà donc, ici, deux personnes qui possèdent une grande expertise dont nous pouvons bénéficier. Pourquoi ne parlons-nous pas du corridor dans le Nord de votre point de vue afin de savoir ce que vous pensez? L'heure est-elle venue d'aller de l'avant avec cette discussion et d'examiner ce dossier sérieusement ou devrait-on continuer à s'inquiéter du train entre Peterborough et Toronto?

**M. Hutton :** En ce qui a trait au déplacement des marchandises de façon générale ainsi qu'au déplacement des personnes, je crois que les efforts du ministre et du ministère actuellement sont encadrés par deux processus. Le premier, c'est le rapport de l'examen de la LTC, qui, comme vous le savez, a été déposé devant le Parlement l'année dernière par le ministre. Il a reçu ce rapport de David Emerson, qui était le président du groupe chargé de l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada. Les responsables ont parlé avec un large éventail d'intervenants partout au pays et ils se sont rendus dans le Nord et ont entendu directement les observations des représentants des gouvernements territoriaux et des personnes qui vivent dans le Nord. Le rapport et les constatations qu'il contient s'appuient sur un important ensemble de preuves.

Comme vous le savez, le ministre a lancé l'appel et a mené son processus d'engagement au cours des derniers mois en réalisant une série de tables rondes, ce que Sandra a mentionné, qui encourageaient les gens à formuler des commentaires sur les constatations du rapport, mais qui allaient aussi au-delà du rapport puisque les gens pouvaient parler des problèmes qui n'étaient pas abordés de façon exhaustive dans le rapport ou qui n'étaient pas visés par sa portée. Ses efforts d'extension et de mobilisation au cours des derniers mois étaient ciblés sur ces domaines thématiques. Il ne fait aucun doute qu'un très grand nombre d'idées ont été formulées.

Dans la mesure où il s'est penché sur les corridors et vu la façon dont il a exposé cette question, le rapport du CIRANO est une autre donnée probante dont on tiendra compte en plus de toutes les activités d'extension et toutes les observations formulées dans le sillage du rapport de l'examen sur la LTC.

Déjà, le rapport de l'examen sur la LTC mettait l'accent sur un certain nombre de données clés qui exigent notre attention dans le Nord, particulièrement dans les territoires, et je crois que même

there are significant in terms of what is being pointed out as being potentially needed in the North, but the report was also clear in the CTA recommendations that it's important to work collaboratively with the territorial governments and the folks who live in the North, so that whatever solutions are put in place are sustainable and recognize the priorities of the territories.

Again, it has been an opportunity over the last 24 months for a significant number of ideas to come forward. I think the minister has been attempting to take all that input and look at how to advance a long-term agenda for transportation in Canada that's reflective of that input.

**Ms. LaFortune:** If I may, the two round tables held on trade corridors to global markets had a cross-section of all different kinds of suppliers and transportation service providers and also the discussions with his provincial and territorial counterparts that the minister undertook. In those two round tables, I can tell you that northern corridor wasn't really raised either. So it was not just in the northern round table but also not in the two trade corridors to global markets.

Part of the reason is people seemed to feel that not every doorway is a gateway, so focus on the things that we really need, on the areas that have the most vital connections, make sure there are no bottlenecks there, and allow trade to go through both within the country and from Canada to the rest of the world. That has to be the priority first.

**The Chair:** Were there any ideas on how to solve the pipeline problem?

**Ms. LaFortune:** Not in the round tables that I attended.

**The Chair:** That's a pretty important transportation issue; is it not?

**Mr. Hutton:** The work going on around pipelines is more with our colleagues at NRCan.

**The Chair:** So the discussion was basically around local airports and highways? Was a highway to the North discussed?

**Ms. LaFortune:** I don't know about the northern one. I don't think so. But the trade corridors to global markets, no. It was not local; it was what are the key jumping-off points to allow Canadian goods to get to international markets, and what might be bottlenecks, what might be hindering that movement of goods across the country. It was seen as a national system-wide thing. It was not local; it was really seen as a national perspective that everybody took, which was really great. And it was sort of understood that perhaps, for example, an investment in something in Saskatchewan would really be good for British Columbia for the Port of Vancouver or for the Port of Halifax.

les projets d'infrastructure qu'ils ont mentionnés ont une importance en ce qui concerne les éventuels besoins dans le Nord. Cependant, le rapport spécifie clairement dans les recommandations liées à la LTC qu'il est important de travailler en collaboration avec les gouvernements territoriaux et les gens qui vivent dans le Nord, de façon à ce que, quelles que soient les solutions adoptées, elles soient durables et tiennent compte des priorités des territoires.

Encore une fois, les 24 derniers mois ont été une occasion de proposer un très grand nombre d'idées. Je crois que le ministre tente d'intégrer tous ces commentaires afin de décider de quelle façon promouvoir un programme à long terme en matière de transport au Canada qui est le reflet de ces commentaires.

**Mme LaFortune :** Si je peux me le permettre, les deux tables rondes sur le thème des corridors commerciaux vers les marchés mondiaux ont réuni un échantillon représentatif des différents types de fournisseurs et de fournisseurs de services de transport. De plus, le ministre a aussi discuté avec ses homologues provinciaux et territoriaux. Dans le cadre de ces deux tables rondes, je peux vous dire que la question du corridor dans le Nord n'a pas vraiment été soulevée non plus. Donc non seulement dans la table ronde sur le Nord, mais aussi dans les deux tables rondes sur le thème des corridors commerciaux vers les marchés internationaux.

C'est en partie parce que les gens semblaient estimer que ce ne sont pas toutes les portes qui sont des portes d'entrée et qu'il faut donc mettre l'accent sur les vrais besoins, sur les passages les plus cruciaux, s'assurer qu'il n'y a pas de goulots d'étranglement là-bas et permettre le commerce au pays et entre le Canada et le reste du monde, c'est ce qui doit être la première priorité.

**Le président :** Y a-t-il eu des idées sur la façon de régler le problème de pipeline?

**Mme LaFortune :** Pas durant les tables rondes auxquelles j'ai assisté.

**Le président :** C'est pourtant un enjeu de transport très important, non?

**M. Hutton :** Les travaux en cours au sujet des pipelines relèvent davantage de nos collègues de RNCan.

**Le président :** Donc, les discussions portaient essentiellement sur les aéroports locaux et les routes? A-t-on discuté de la possibilité de construire une autoroute vers le Nord?

**Mme LaFortune :** Je ne saurais vous dire s'il a été question d'une autoroute vers le Nord. Je ne crois pas. Mais il n'en a pas été question dans le cadre des discussions sur le thème des corridors commerciaux vers les marchés mondiaux, non. La discussion ne concernait pas l'échelon local; elle concernait les principaux points de départ par où les marchandises canadiennes peuvent partir vers les marchés internationaux et là où peuvent se trouver les goulots d'étranglement, les entraves au déplacement des marchandises partout au pays. Le sujet a été abordé d'un point de vue systématique et national. L'optique n'était pas locale, tous les intervenants ont vraiment adopté un point de vue

**The Chair:** We can start this pipeline in Saskatchewan, but if we can't finish it in B.C., what is the point of it?

**Ms. LaFortune:** As Craig mentioned, pipelines are more Natural Resources Canada.

**The Chair:** I have Senator Massicotte next.

[Translation]

**Senator Massicotte:** Thank you for being here before our committee. This is a very important debate. We would like to know the department's priorities. As far as I am concerned, our perspective is more long-term. I am curious to know what your short-term priority is. In my opinion, the most important thing is to see this project come to fruition, which could take many more years or even decades. Our objective is to determine if it is possible to recommend and carry out such a project. Whether or not it has been the subject of public debate is secondary. We are not trying to promote this idea.

We have to consider whether this project offers considerable value to Canada. If so, how much will it cost? Is it possible to come up with a project that is realistic and cost-effective for Canadians? That is how I would like to take an active part in this debate. I am very pleased to see you here today, since you are an expert in the field.

It is something that could be used for more than just transporting goods. Moreover, that is an approval issue since all the communities affected have to be in agreement. In addition, it is something that we will use for hundreds of years.

Is it something that is truly of value? If so, how many billions of dollars would it cost? In short, is it cost-effective?

[English]

**Mr. Hutton:** Senator, you raise a number of very good points. The long lead time it takes on transportation projects is absolutely the right perspective to have. It's something that David Emerson pointed out in his report. When you are doing transportation planning, a 30-year horizon is not as long as you might think because of the planning that needs to be undertaken, the thought that goes in, and the work with partners that's required.

national, ce qui était excellent. Et on semblait comprendre, dans une certaine mesure que, par exemple, un investissement en Saskatchewan pouvait avoir de très bonnes retombées pour la Colombie-Britannique, pour le port de Vancouver ou encore le port de Halifax.

**Le président :** Nous pouvons commencer à construire le pipeline en Saskatchewan, mais si on ne peut pas le terminer en Colombie-Britannique, à quoi bon?

**Mme LaFortune :** Comme Craig l'a mentionné, le sujet des pipelines relève davantage de Ressources naturelles Canada.

**Le président :** La prochaine question vient du sénateur Massicotte.

[Français]

**Le sénateur Massicotte :** Je vous remercie de votre présence à notre comité. Il s'agit d'un débat très important. Nous souhaitons connaître les priorités du ministère. Notre perspective, du moins en ce qui me concerne, est à plus long terme. Je suis curieux de savoir quelle est votre priorité à court terme. Selon moi, le plus important est de voir ce projet aboutir, ce qui pourrait prendre encore de nombreuses années, voire des décennies. Notre objectif est de déterminer s'il est possible de recommander et de réaliser un tel projet. Que ce projet fasse l'objet de débats publics ou non est une question secondaire. On ne cherche pas à faire la promotion de cette idée.

Il faut se demander si ce projet représente une valeur importante pour le Canada. Si oui, quels en seront les coûts? Y a-t-il moyen de concevoir un projet réaliste et rentable pour les Canadiens et les Canadiennes? Voilà comment je souhaite participer activement à ce débat. Je suis très heureux de vous voir ici, aujourd'hui, car vous êtes un expert dans le domaine.

On voit qu'on peut s'en servir autrement que comme moyen de transport de biens. En outre, cela reste un problème d'approbation, puisqu'il faut l'accord de toutes les communautés visées. Aussi, nous nous en servons pendant des centaines d'années.

Est-ce quelque chose qui a beaucoup de mérite? Si oui, combien de milliards de dollars est-ce que cela représente? Enfin, est-ce rentable?

[Traduction]

**M. Hutton :** Monsieur le sénateur, vous avez soulevé un certain nombre de très bons points. Il ne fait absolument aucun doute qu'il faut vraiment garder à l'esprit le long délai d'exécution des projets de transport. C'est quelque chose que David Emerson a souligné dans son rapport. Lorsqu'on réalise des activités de planification dans le domaine des transports, un horizon de 30 ans n'est pas aussi long qu'on pourrait le croire en raison de toute la planification nécessaire, toute l'analyse nécessaire et tous les travaux auprès de partenaires qui sont requis.

A project of the scale that is contemplated as part of the report that was submitted from Calgary, I don't think they yet have an idea of the overall cost or whether, commercially, certain aspects of it would be viable.

However, we do know obviously that it would be quite costly, but as for specific cost, there is no costing around a project like that, and I don't think they had numbers themselves on that.

You mentioned the word "profitability." We do look at how market forces ultimately create the condition under which projects can be viable, and that speaks directly to the point Sandra was making around our previous role in supporting the gateway trade corridor concept, which was the notion that these are multi-modal corridors that we're looking at that carry significant volumes of trade, either by value or by volume, where you can partner with the private sector in a way that minimizes the cost to the government and cost to the taxpayer but at the same time leverages that private sector investment, so you might get investment in infrastructure that might not otherwise have been made.

From that point of view, that market force, that commercial aspect, that profitability that you mention would be something that you have to look at in every instance that you are looking at investing in transportation infrastructure, but particularly, a project of that scale would need a lot of careful consideration around what partners would be there and what business case it is supporting in terms of goods that would use that corridor.

The trade flows currently are reflective of some of the corridor work that Transport Canada has done. Planning for the future, as you say, though, is something we need to take a look at; we need to step back in light of long lead times, and ask where trade is flowing in the future. That is part of how we gather the information based on the CTA review, based on the outreach the minister has done through the round table process this past summer and submissions that have come forward to us, and look at all these ideas and ask what is viable for the future. Where do we need to be 30 years from now? We have to start planning for that today.

**Senator Massicotte:** Human nature and especially the political process are very short term-ish, as you well know. You have been there long enough, including people's comments. They are worried about getting to the mail and getting access. I'm not immensely influenced by that. Good, but I don't really care about that very much.

Un projet de l'ordre de grandeur de ce qui était envisagé dans le cadre du rapport présenté par Calgary... je ne crois pas qu'ils aient encore une idée des coûts généraux ni si, d'un point de vue commercial, certains aspects seraient viables.

Cependant, nous savons bien sûr que les coûts seraient très élevés, mais pour ce qui est d'un coût précis, les coûts d'un tel projet n'ont pas été établis, et je ne crois pas qu'eux-mêmes ont des chiffres à ce sujet.

Vous avez mentionné la « rentabilité ». Nous tenons bien sûr compte de la façon dont les forces du marché, au bout du compte, créent les conditions en vertu desquelles les projets peuvent être viables, et il y a un lien direct avec le point que Sandra a formulé au sujet de notre ancien rôle à l'appui de la notion de porte d'entrée et de corridor commercial, soit la notion qu'il s'agit de corridors multimodaux par lesquels transitent d'importants volumes de marchandises, calculés en valeur ou en quantité, dans le cadre desquels on peut créer un partenariat avec le secteur privé de façon à réduire au minimum les coûts pour le gouvernement et les coûts pour les contribuables, tout en tirant parti des investissements du secteur privé, de façon à pouvoir faire des investissements dans des projets d'infrastructure, ce qui, sinon, n'aurait peut-être pas été possible.

De ce point de vue, les forces du marché, cette composante commerciale, la rentabilité que vous mentionnez sont des choses auxquelles il faut toujours réfléchir lorsqu'on envisage d'investir dans l'infrastructure de transport, mais particulièrement dans le cas d'un projet d'une telle envergure, où il faut très bien réfléchir aux partenaires qui participeront et à l'analyse de rentabilisation qui vient le justifier, quant aux marchandises qui transiteront par ce corridor.

Actuellement, les flux d'échanges reflètent certains des travaux liés aux corridors réalisés par Transports Canada. Cependant, comme vous l'avez dit, il faut commencer à planifier pour l'avenir. Nous devons prendre un peu de recul vu les longs délais d'exécution pour nous demander quelles seront les destinations commerciales à l'avenir. C'est en partie de cette façon qu'on recueille de l'information à la lumière de l'examen de la LTC, en fonction des activités d'extension réalisées par le ministre grâce au processus de tables rondes l'été dernier et à la lumière des observations qui nous ont été communiquées. Nous examinons toutes ces idées et tentons de déterminer ce qui sera viable à l'avenir. Où devons-nous être dans 30 ans? Il faut commencer à planifier dès aujourd'hui.

**Le sénateur Massicotte :** Comme nous le savons tous, la nature humaine et tout particulièrement le processus politique ont tendance à mettre l'accent sur le très court terme. Vous avez été là assez longtemps, et vous avez entendu les commentaires des gens. Leurs préoccupations concernent le fait d'aller chercher leur courrier et d'obtenir un accès. Je ne me laisse pas beaucoup influencer par ces choses. C'est bien, mais ce n'est pas quelque chose qui m'intéresse beaucoup.

But relative to long-term planning, the Blue Sky Policy, did your department take a look and say this is a great idea? I know we are very busy planning and responding to citizens and voters' needs, but big picture, is there merit to it? Have you given it some thought?

**Ms. LaFortune:** I know that some work was done around the concept of northern corridors when the National Policy Framework for Strategic Gateways and Trade Corridors was established in 2007, 2009, somewhere around there. The feeling then was that there was not sufficient volume and values of trade that could make that viable at that point.

But also a lot of work is being done and more will be done exactly along the lines that you are suggesting. What are the national trends around trade? What are the international trends around trade? Where do we need to be, as Craig says, in 30 years? How do we need to start to get there? With shifts in commodity prices, with shifts in trade flows, with shifts in where manufacturing takes place and how it takes place, these things are moving, and so this is work that Transport Canada is doing some of, and we're not finished doing it yet, but in that sense, studies like the CIRANO one is really helpful.

**Senator Massicotte:** When do you think you will complete your review and reach your conclusions?

**Ms. LaFortune:** Don't misunderstand me. There is not a specific project going on examining that right this moment.

**Senator Massicotte:** It's not on the chart? It's not in the Blue Sky session? There is no strategic, long-term planning?

**Mr. Hutton:** We are looking at all these ideas and trying to get a sense of where trade flows will be in the future. Emerson pointed out in his report and we have also heard it during the round table sessions and other submissions that have come in since that we need a good and better evidence base to look at.

**Senator Massicotte:** I heard you earlier. All that is good, but what will it produce and when?

**Mr. Hutton:** It is an ongoing process.

**Senator Massicotte:** It's chatting? People are talking?

**Mr. Hutton:** That's right.

**Senator Enverga:** Thank you for the presentation. I have been listening quite attentively, and basically we have the same ideas. However, when thinking about the national corridor in Canada,

Mais, en ce qui concerne la planification à long terme, la politique Ciel bleu, votre ministère y a-t-il jeté un coup d'œil et a-t-il déterminé si c'était une excellente idée? Je sais que nous sommes très occupés par la planification et le besoin de répondre aux besoins des citoyens et des électeurs, mais, si l'on voit plus grand, la politique est-elle justifiée? Y avez-vous réfléchi?

**Mme LaFortune :** Je sais que certains travaux ont été réalisés au sujet du concept des corridors dans le Nord lorsque le Cadre de politique nationale sur les portes et les corridors commerciaux stratégiques a été créé, en 2007, 2009 ou dans ces eaux-là. L'impression qu'on a eue à ce moment-là, c'est qu'il n'y avait pas suffisamment de volume et de valeur commerciale pour que ce soit viable.

Cependant, beaucoup de travaux sont effectués, et d'autres le seront exactement dans le sens que vous le suggérez. Quelles sont les tendances nationales en matière commerciale? Quelles sont les tendances internationales dans le domaine commercial? Où devons-nous être, comme Craig l'a dit, dans 30 ans? Que faut-il faire pour s'y rendre? Les prix des marchandises fluctuent, les flux d'échanges aussi, tout comme les endroits où les choses sont fabriquées et les techniques de fabrication utilisées; toutes ces données changent, et, par conséquent, c'est le genre de travail auquel Transports Canada consacre une partie de son temps. Et nous n'avons pas encore fini, mais, en ce sens, les études comme celles du CIRANO sont vraiment utiles.

**Le sénateur Massicotte :** Quand pensez-vous terminer votre examen et tirer des conclusions?

**Mme LaFortune :** Comprenez-moi bien. Il n'y a pas un projet précis actuellement qui concerne justement l'examen de tout cela.

**Le sénateur Massicotte :** Ce n'est pas dans les plans? Cela ne figure pas dans la visée de la politique Ciel bleu? Il n'y a pas de planification stratégique à long terme?

**M. Hutton :** Nous examinons toutes ces idées et nous tentons de déterminer où les flux commerciaux seront à l'avenir. M. Emerson a souligné dans son rapport — et c'est aussi quelque chose que nous avons entendu durant les tables rondes et vu dans d'autres observations qui nous ont été soumises depuis — que nous avons besoin d'une meilleure base de données probantes à examiner.

**Le sénateur Massicotte :** Je vous ai entendu plus tôt. C'est parfait, mais quel sera le résultat et quand l'obtiendra-t-on?

**M. Hutton :** C'est un processus en cours.

**Le sénateur Massicotte :** Il s'agit de discussions? Les gens parlent?

**M. Hutton :** C'est exact.

**Le sénateur Enverga :** Merci de nous avoir présenté votre exposé. J'ai écouté très attentivement et, essentiellement, nous avons les mêmes idées. Cependant, lorsqu'il est question d'un

have you considered the fact that we have a lot of communities out there that need to be connected to the rest of Canada? Is that part of your study?

At the same time, don't you think that a national corridor will actually allow us to tap a lot of the resources that, until now, were untapped because there is no national corridor? Have we even thought about that in the long run? Is it part of your planning?

**Ms. LaFortune:** When you say "national corridor," there are trade corridors that exist, transportation corridors that exist along the supply chain now, and these have received a great deal of investment over the past 10 years through the various strategies and initiatives that I mentioned earlier.

Part of the minister's mandate letter and part of what was referenced in the 2016 budget actually also referenced the fact that transportation corridors and getting goods to global markets will be part of the \$120 billion infrastructure program that the government is coming forward with. The transportation part will be part of Phase 2, which should be announced within the coming months, within a year from the budget, so thought is going into that now.

**Senator Enverga:** What do you think of Phase 2? What is it all about? Can you add some more details there, or can we add ideas to help you with your planning?

**Ms. LaFortune:** You are always absolutely welcome to submit whatever ideas you might have. I'm more than happy to receive them. As for what will be in Phase 2, I'm not really in a position to comment on that.

**Senator Marshall:** I was interested in what has been discussed with regard to a corridor through Newfoundland and Labrador, because the documents that we have been given show a northern corridor going through Labrador, and of course in Newfoundland most of the traffic flows between Nova Scotia across the island to St. John's where the majority of people live. So I was wondering what sorts of options have been discussed.

**Ms. LaFortune:** That is the CIRANO project? Is that the map that you're talking about?

**Senator Marshall:** Yes.

**Ms. LaFortune:** I'm not aware that that corridor was ever discussed with Transport Canada.

**Senator Marshall:** Okay, so there have been no discussions.

Is anything contemplated for Newfoundland and Labrador, or is it centred more around where the majority of the population lives in Canada?

corridor national au Canada, avez-vous tenu compte du fait qu'il y a beaucoup de collectivités sur le territoire qui ont besoin d'être connectées au reste du Canada? Est-ce un des aspects de votre étude?

En même temps, ne croyez-vous pas qu'un corridor national nous permettrait en fait de miser sur bien des ressources qui, jusqu'à maintenant, n'étaient pas exploitées parce qu'il n'y avait justement pas de corridor national? Avez-vous réfléchi à cette possibilité à long terme? Est-ce un des éléments dont vous tenez compte dans le cadre de vos travaux de planification?

**Mme LaFortune :** Lorsque vous parlez de « corridor national », il faut dire qu'il y a déjà des corridors commerciaux, des corridors de transport qui suivent actuellement la chaîne d'approvisionnement, et ces corridors ont fait l'objet de beaucoup d'investissements au cours des dix dernières années grâce aux diverses stratégies et initiatives dont j'ai parlé précédemment.

La lettre de mandat du ministre et le budget de 2016 font référence en partie au fait que les corridors de transport et le besoin de transporter les marchandises vers les marchés internationaux feront partie du programme d'infrastructure de 120 milliards de dollars que le gouvernement propose. Le volet des transports fera partie de la phase 2, qui devrait être annoncée au cours des prochains mois, dans l'année suivant le budget, alors c'est quelque chose à quoi on réfléchit déjà.

**Le sénateur Enverga :** Que pensez-vous de la phase 2? De quoi s'agit-il? Pouvez-vous nous fournir de plus amples renseignements à ce sujet? Ou peut-on formuler d'autres idées pour vous aider dans le cadre de votre planification?

**Mme LaFortune :** Nous vous invitons bien sûr toujours à faire part de vos idées. Je suis toujours absolument heureuse de les recevoir. Pour ce qui est du contenu de la phase 2, je ne suis pas vraiment en mesure de vous répondre.

**La sénatrice Marshall :** Toute la discussion sur le corridor qui passerait par Terre-Neuve-et-Labrador a piqué ma curiosité, parce que les documents qu'on nous a remis présentent un corridor vers le Nord qui passe par le Labrador et, bien sûr, à Terre-Neuve, la majorité de la circulation se fait entre la Nouvelle-Écosse, à travers l'île, jusqu'à St. John's, où la majeure partie des gens vivent. Je me demandais donc quel genre d'options ont été envisagées.

**Mme LaFortune :** Vous parlez du projet du CIRANO? Est-ce la carte dont vous parlez?

**La sénatrice Marshall :** Oui.

**Mme LaFortune :** Je ne suis pas au courant qu'il y ait eu des discussions au sujet de ce corridor avec Transports Canada.

**La sénatrice Marshall :** D'accord. Alors il n'y a pas eu de discussions.

Envisage-t-on quelque chose pour Terre-Neuve-et-Labrador? Ou met-on plutôt l'accent sur les endroits où la majeure partie de la population vit au Canada?

**Ms. LaFortune:** I don't think it's necessarily as centred around population as around trade flows and the work that's ongoing now with regard to where the values of trade will be, and how the key commodities and products can move to markets will be the element that will be focused on.

**Senator Marshall:** Mining is carried out in Labrador, even though most of the people live in the St. John's region, so would that taken into consideration with regard to the establishment of any corridor?

**Ms. LaFortune:** The key areas of trade and the requirements of the transportation system and the supply chain to allow commodities and products to get to where they need to go within Canada and around the world are the areas that will be the key foci for deciding on —

**Senator Marshall:** What the route would be?

**Ms. LaFortune:** Yes.

**Senator Smith:** I want to consolidate the thoughts that I'm hearing. It appears to me that you folks are focused on more regional types of programs, because you talked about specific needs. I guess it goes back to Senator Massicotte's question. Do you have a strategic planning group? Because if you look at the information that's out there, we have one corridor in our country right now, the southern corridor, which started with the construction of our railways. We then branched into connectivity routes into the United States, which is our largest trading partner. As we look at the economic forecast going forward, in terms of trade, reports have come out recently about the importance of creating access to our future trading partners of growth, such as in Asia, with China, with whoever ends up with a TPP trading group, so obviously India, Korea, those types of countries. But it appears that you folks are really looking at day-to-day, micro types of community issues as opposed to national issues. What type of balance exists between national, transformative planning and regional issues, which are important? I understand that.

When you talk about 10- to 30-year horizons and you're talking about trade, it really scares me because when I hear that type of feedback, I'm thinking, what the heck are these people doing in terms of long term? If there's a long-term plan, it had better be being developed now because it is going to take 10 years to complete if we ever did a corridor where we had 7,000 kilometres of roads, of pipelines, of telecommunications and had a right-of-way through the mid-Canada area, which the CIRANO report wrote about. Of course, this was started in 1967 by Richard Rohmer. The thought of developing this opportunity has existed for over 50 years.

**Mme LaFortune :** Selon moi, on met moins l'accent sur la population que sur les flux commerciaux, et les travaux qui sont en cours actuellement sur les valeurs futures du commerce et de quelle façon on peut transporter les principales marchandises et les principaux produits vers les marchés sont ce sur quoi on mettra l'accent.

**La sénatrice Marshall :** On exploite des mines au Labrador, même si la majeure partie de la population vit dans la région de St. John's, alors est-ce quelque chose dont on tiendrait compte au moment de créer un corridor?

**Mme LaFortune :** Les principaux secteurs commerciaux et les exigences du système de transport et de la chaîne d'approvisionnement pour permettre aux marchandises et produits de se rendre là où ils doivent aller au Canada et dans le monde entier sont les domaines essentiels sur lesquels on mettra l'accent au moment de prendre des décisions sur...

**La sénatrice Marshall :** Le tracé du corridor?

**Mme LaFortune :** Oui.

**Le sénateur Smith :** Je veux résumer tout ce que j'ai entendu. J'ai l'impression que vous vous intéressez davantage aux programmes de type régional, parce que vous avez parlé des besoins précis. J'imagine qu'on en revient à la question du sénateur Massicotte. Avez-vous mis sur pied un groupe de planification stratégique? Vous savez, si on regarde l'information disponible, il y a un corridor actuellement au pays, le corridor du Sud, qui a vu le jour avec la construction de nos chemins de fer. Nous avons ensuite créé des branchements pour nous raccorder aux États-Unis, notre principal partenaire commercial. En ce qui concerne les prévisions économiques futures dans le domaine des échanges commerciaux, des rapports ont récemment été produits au sujet de l'importance de créer un accès à nos partenaires commerciaux futurs en croissance, comme l'Asie, la Chine, et tous les pays qui feront partie du PTP au bout du compte; on parle donc évidemment de l'Inde, de la Corée et de ces genres de pays. Cependant, on dirait que vous vous intéressez vraiment aux enjeux communautaires quotidiens à l'échelle micro plutôt qu'aux enjeux nationaux. Quel est l'équilibre entre les enjeux nationaux, la planification transformative et les enjeux régionaux, qui sont importants, je le comprends bien?

On parle d'un horizon de 10 à 30 ans et d'échanges commerciaux, et ça m'effraie beaucoup parce que, lorsque j'entends ce type de commentaires, je me demande : « Qu'est-ce que ces gens peuvent bien faire pour ce qui est de l'horizon à long terme »? S'il y a un plan à long terme, on est mieux de l'élaborer maintenant, parce qu'il faudra 10 ans pour le réaliser si nous décidons un jour de construire un corridor de 7 000 kilomètres de routes, de pipelines, de lignes de télécommunications qui exigera un droit de passage dans le centre du Canada, dont il a été question dans le rapport du CIRANO. Bien sûr, tout a commencé en 1967 avec Richard Rohmer. L'idée de saisir cette occasion existe depuis plus de 50 ans.



It's not necessarily a new idea. If we take one example, the one example is moving wheat. I spent 10 years working with Ogilvie Flour Mills, which was Canada's first Father of Confederation, the largest milling company in Canada. We have a problem trying to get our wheat out of Saskatchewan. When I hear someone saying that something good for Saskatchewan could be good for trade, it's not going to be good for trade unless we can build the access on the rails into the ports.

Not to be critical, but I'm trying to understand — where is the strategic element in your planning process? Because you sort of said, "No, we don't really talk about it; it wasn't put on the table. But there would have to appear to be a balance between day-to-day or month-to-month or year-to-year programs and something that's strategic, that is tied into the needs that we have for trade, and those are clearly indicated. Going south has served us well, but we have to go out to China, to the Asian countries. Hopefully, the European deal will come through with CETA. But I'm not hearing anything strategic from you folks, and I just wondered where that strategic element is. If it's not there, should there be or is there a committee formed with Trade, Transport and three or four departments where you put a strategic plan together with the various departments? Maybe that's been done, too, but I'm just trying to understand the logistics of the thought process.

**Mr. Hutton:** Senator, you raise the planning issue and the foresight. I think both of those things go hand in hand. With the long lead times, ideas that come along that are like this one — and this has been around for a little while — do merit further examination.

But at the same time, if you look at the corridors that currently exist, they are based on where the trade flows are happening. Whether those trade flows will migrate to where they're pointing out the route where a potential northern corridor could exist I think is up for some debate. It's also up for some debate as to how to best connect some of those opportunities that lie along that conceptualized corridor that's in that paper. How you might best connect those opportunities is perhaps another issue as well.

I think that, if you're to speak to the territorial governments, there are absolutely, right now, requiring long lead times because of the difficulty in building infrastructure in the North, some real and pressing needs that they are facing at the moment, which would help to increase their connectivity to the national transportation system but, at the same time, improve safety, improve the resilience of their transportation networks in the North. Permafrost degradation, for example, is a huge issue that's being faced, where rainfall in January now is something that's degrading current road infrastructure.

So there are very significant pressures on the existing system that require the long lead times, that require lots of planning and lots of discussions with the territorial governments for getting

Ce n'est pas nécessairement une nouvelle idée. Prenons un exemple, celle du transport du blé. J'ai travaillé pendant 10 ans pour Les Minoteries Ogilvie, le premier Père de la Confédération, la plus importante entreprise de meunerie du Canada. Nous avons de la difficulté à transporter le blé à l'extérieur de la Saskatchewan. Lorsque j'entends quelqu'un dire qu'une mesure bonne pour la Saskatchewan pourrait être bonne pour le commerce, je me dis que ce ne sera pas le cas sauf si on construit des voies ferrées pour avoir accès aux ports.

Je n'essaie pas de vous critiquer, mais j'essaie de comprendre : où se trouve l'élément stratégique dans votre processus de planification? Parce que, en quelque sorte, vous avez dit : « Non. Nous n'en parlons pas vraiment. Ce sujet ne faisait pas partie des discussions. » Cependant, il faudrait qu'il y ait un semblant d'équilibre entre les programmes au jour le jour, de mois en mois et d'année en année et quelque chose de plus stratégique, qui est lié à nos besoins en matière de commerce, besoins qui sont très clairs. L'accès au sud nous a bien servi, mais il faut aller en Chine, et il faut avoir accès aux pays asiatiques. Espérons que l'AECG avec l'Europe passera. Mais je ne vous ai pas entendu parler de choses stratégiques, et je me demande où est justement cet aspect stratégique. S'il n'y en a pas, devrait-il y en avoir? Ou existe-t-il un comité qui réunit les responsables du Commerce, des Transports et de trois ou quatre autres ministères où vous mettez au point un plan stratégique, ensemble? C'est peut-être déjà fait, aussi, mais j'essaie simplement de comprendre la logistique de votre processus de réflexion.

**M. Hutton :** Monsieur le sénateur, vous soulevez l'enjeu de la planification et de la prévoyance. Je crois que ces deux choses vont main dans la main. Vu les longs délais d'exécution, les idées, comme celle-là, qui sont soulevées — et cette idée est sur la table depuis un certain temps — méritent qu'on s'y attarde.

Mais, en même temps, si vous regardez les corridors actuels, leur remplacement est fondé sur les flux d'échanges actuels. La question de savoir si ces flux commerciaux changeront au point d'indiquer le tracé d'un éventuel corridor du Nord est sujette à débat. On pourrait aussi débattre au sujet de la meilleure façon de connecter certaines de ces occasions le long de ce corridor imaginé dans ce rapport. La meilleure façon de relier ces occasions est peut-être aussi un enjeu dont il faudrait parler.

Je crois que, si vous parlez aux gouvernements territoriaux, il est évident qu'ils exigent, actuellement, de longs délais d'exécution en raison du fait qu'il est difficile de construire des infrastructures dans le Nord — et ils ont des besoins pressants bien réels en ce moment —, qui aiderait à accroître leur niveau de connexion au système de transport national tout en améliorant la sûreté et la résilience de leurs réseaux de transport dans le Nord. La dégradation du pergélisol, par exemple, est un énorme problème auquel ils sont confrontés actuellement. En effet, les averses en janvier sont l'une des choses qui entraînent la dégradation de leur infrastructure routière actuelle.

Il existe donc actuellement d'importantes pressions sur le système actuel, et ces pressions exigent de longs délais d'exécution, beaucoup de planification et beaucoup de

those investments right, both in terms of making their current network more resilient and also looking at how you expand those networks in a way that unlocks some of the economic potential in the North.

Whether this idea can have merit going forward is, I think, subject to some debate and some further discussions. I think that's the real positive benefit of having papers like this come out because it does introduce further ideas as to how we need to look forward and what challenges we need to meet in the future.

It does impress upon us the need to take a look at how trade flows will move in the future and whether something like this meets a need or isn't going to meet a need. Again, the private sector, the commercial basis, has to be there; the market-force principle that we base our policies on has to invite that sort of thought about —

**Senator Smith:** Who is going to be the catalyst to initiate that? What I'm hearing from you is sort of like a recorded answer, to be honest with you, which I understand. I understand the parameters that you folks work within, and I respect that. But the fact of the matter is that we need to have some forward thinking because this is a concept that has existed since 1967, and so this is not news. This is something that's been in the minds of people who are forward thinkers for many years.

So then the issue is, if you tie it to trade and trade patterns right now, the trade patterns of the world have changed dramatically, and new economies have grown. Twenty-five years ago, China wasn't what it is today. India wasn't what it is today. These are going to be the two largest trading nations in the world. Korea is a big player. Japan has always been a big player.

I'm just trying to get a sense of how you folks can tie in with other groups, like pension funds and people in industry. Who is going to be the catalyst to make this happen? Because we're losing time. To hear you say that these are 10- to 30-year plans, yes, it's 10 to 30 years, but it had better be done now because there's already been history behind it. Who is going to be that catalyst? Maybe you could help me with that simple question.

**Ms. LaFortune:** Over the past 10 years and through the various gateways and trade corridor initiatives that have been undertaken, Transport Canada was, to use your word, the catalyst, and we brought together other departments to look at where we need to be as a government vis-à-vis the rest of the world around the transportation system. We're looking to continue this kind of a view and cooperation.

discussions avec les gouvernements territoriaux, pour que l'on puisse investir aux bons endroits, tant pour rendre leur réseau actuel plus résilient que pour déterminer de quelle façon élargir ces réseaux de façon à libérer une partie du potentiel économique du Nord.

Selon moi, il restera à voir si cette idée aura du mérite à l'avenir, et il reste certaines discussions à tenir à ce sujet. Selon moi, le réel avantage de ce genre de document, c'est qu'il présente de nouvelles idées sur la façon dont il faut réfléchir à ce qui nous attend et aux défis futurs que nous devons relever.

Ce genre d'exercice nous fait comprendre que nous devons réfléchir à la façon dont les flux commerciaux fluctueront à l'avenir et à la question de savoir si quelque chose de ce genre répond à un besoin ou ne répondra pas à un besoin. Encore une fois, le secteur privé, la base commerciale, doit être là; le principe des forces du marché sur lequel nous fondons nos politiques doit générer ce genre de réflexion concernant...

**Le sénateur Smith :** Et qui donnera l'impulsion à une telle chose? Pour être honnête avec vous, les réponses que vous nous donnez semblent enregistrées d'avance, et je comprends. Je comprends que vous respectez certains paramètres, et je n'y vois pas de problème, mais la réalité, c'est que nous devons réfléchir à long terme parce qu'il s'agit d'un concept qui existe depuis 1967, et qui n'a donc rien de nouveau. C'est quelque chose qui trotte dans l'esprit des avant-gardistes depuis de nombreuses années.

Par conséquent, l'enjeu devient donc — si on l'associe aux activités commerciales et aux tendances actuelles en matière de commerce — le changement important des tendances commerciales au niveau mondial et l'émergence de nouvelles économies. Il y a 25 ans, la Chine n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. C'est la même chose pour l'Inde. Il s'agira des deux plus importantes nations commerciales du monde. La Corée est un joueur important. Le Japon l'a toujours été.

J'essaie simplement de comprendre de quelle façon vous pouvez relier vos travaux à ceux d'autres groupes, comme les fonds de pensions et les intervenants au sein de l'industrie. Qui sera l'étincelle nécessaire pour que tout ça se concrétise? Parce que nous perdons du temps. Vous dites que ce sont des plans sur 10 à 30 ans, oui, l'horizon est de 10 à 30 ans, mais il faut se mettre à la table maintenant, parce qu'il y a déjà une longue histoire derrière. Qui sera l'étincelle? Vous pourriez peut-être déjà simplement répondre à cette simple question.

**Mme LaFortune :** Au cours des 10 dernières années et dans le cadre des diverses initiatives de portes d'entrée et de corridors commerciaux qui ont été réalisées, Transports Canada a été — pour reprendre votre expression — l'étincelle, et nous avons réuni d'autres ministères pour déterminer ce que nous devons faire en tant que gouvernement à la lumière de ce qui se passe à l'échelle internationale relativement au système de transport. Nous voulons maintenir ce genre de perspective et de coopération.

The viewpoint and the thing that was unique about the gateways and corridors initiatives was that it didn't take a regional view. Although there were three regional corridors, it took a whole-of-system view. Instead of just looking at what you needed in one small place, it was the entire national system. That was the big new thing.

**Senator Smith:** Could you give us some examples of the results of what you've done in the last decade — something that we should be keenly aware that has been a success?

**Ms. LaFortune:** An actual project?

**Senator Smith:** Yes.

**Ms. LaFortune:** Originally there were three different ports in Vancouver. They were amalgamated into one so that they could focus on areas that make the most sense.

There was the development of the Prince Rupert port that was nowhere 10 years ago and now is the closest port to Asian shipping.

**Senator Smith:** Was a combination of public and private money put into all of these deals?

**Ms. LaFortune:** Yes.

**Senator Smith:** Good.

**Ms. LaFortune:** This is something that we're looking to move forward on as well. As you say, you need to look at where things are, and Asia wasn't perhaps as big on the radar screen 10 years ago. The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative actually did look to do that, and that's why Canada is now positioned where we are vis-à-vis Asia. We have MOUs with China, Korea and India.

**Senator Smith:** My only point — not to be rude — is that, having worked in the grain industry, when you hear of the problems — as an old guy in the milling business, we had a significant problem of moving product out of the grain elevators. Neither CP nor CN could deliver. The government fined, I believe, CN a significant amount of money for breaching their obligation. They have a logical issue of not having the capacity to deliver the product.

The second product, which is a huge sale beside our wheat, is canola. China is one of our biggest partners in canola.

From a simple perspective, it's great to have the Prince Rupert port up and ready and expanded, but if we can't get the product to that particular point to service the needs, it's not going to accomplish anything.

Le point de vue adopté dans le cadre des initiatives des portes d'entrée et des corridors — et c'est ce qui était unique au sujet de ces initiatives — n'était pas un point de vue régional. Même s'il y avait trois corridors régionaux, le point de vue adopté était transsystémique. Plutôt que de simplement s'attarder aux besoins dans un endroit précis, c'est l'ensemble du système national qui était envisagé. C'est ce point de vue qui était la grande nouveauté.

**Le sénateur Smith :** Pouvez-vous nous donner des exemples des résultats que vous avez obtenus au cours de la dernière décennie, des réussites dont nous devons être pleinement conscients?

**Mme LaFortune :** Un projet en tant que tel?

**Le sénateur Smith :** Oui.

**Mme LaFortune :** Au départ, il y avait trois ports distincts à Vancouver. Toutes les activités ont été transférées au même endroit afin que les responsables puissent tirer profit des synergies les plus évidentes.

Il y a aussi eu le développement du port de Prince Rupert, qui ne s'en allait nulle part il y a 10 ans et qui est maintenant le port le mieux situé pour expédier des choses en Asie.

**Le sénateur Smith :** Est-ce qu'une combinaison de fonds privés et publics a été utilisée dans toutes ces ententes?

**Mme LaFortune :** Oui.

**Le sénateur Smith :** Bien.

**Mme LaFortune :** C'est un dossier que nous voulons aussi faire avancer. Comme vous l'avez dit, il faut regarder là où les choses se passent, et l'Asie n'était peut-être pas un point aussi important sur notre écran radar il y a 10 ans. Dans le cadre de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, nous nous sommes penchés sur cette situation, et c'est la raison pour laquelle le Canada est maintenant dans la position où il se trouve par rapport à l'Asie. Nous avons conclu des PE avec la Chine, la Corée et l'Inde.

**Le sénateur Smith :** Mon seul point — et je ne veux pas vous manquer de respect — c'est que, puisque j'ai travaillé dans l'industrie céréalière, lorsqu'on entend parler des problèmes... Je suis un vieux un bonhomme qui a travaillé dans l'industrie meunière : nous avons eu beaucoup de difficulté à transporter les grains qui étaient dans nos silos. Ni le CP ni le CN ne faisaient le travail. Si je me rappelle bien, le gouvernement a infligé une sévère amende pécuniaire au CN qui avait manqué à ses obligations. La compagnie avait un problème de logistique qui faisait en sorte qu'elle n'avait pas la capacité de livrer la marchandise.

Le deuxième produit, qu'on vend en grandes quantités en plus du blé, c'est le canola. La Chine est l'un de nos plus importants partenaires en ce qui concerne le canola.

Mon point de vue est simple : c'est parfait de pouvoir compter sur le port de Prince Rupert qui est agrandi et prêt, mais si on ne peut pas transporter la marchandise jusqu'à cet endroit précis pour répondre aux besoins, ça ne donne pas grand-chose.

The concept of doing something transformative is that if you had another vehicle to get your product to market through a port, as an example, and you had the existing corridor, the new corridor could take pressure off the existing corridor, which would give us more opportunity to sell more product. That is the simple concept. The issue is execution, the time frame and the obstacles to it.

To me, it's just a simple thing. I would assume one of the things we would need is government to act with private enterprise and with influencers to try to sit down and get a group that's going to take some of these studies that have existed over time and that now are coming out again saying the same thing. History does have a tendency to repeat itself, but good ideas that are never implemented — there's a reason for it, but maybe there's a reason to do it. Just a thought.

I wonder if you have a comment on that.

**Mr. Hutton:** Absolutely. In terms of the partnerships and looking at these issues, they do merit attention. The CTA report was a real opportunity where the mandate of that statutory review was to reach out to stakeholders to invite their submissions around how to resolve the important reliability issues around transportation that you point out, whether in grain or in other kinds of commodities. A series of recommendations was made in that report as to how to improve the reliability of the transportation system.

Coupled with those findings, Emerson and the panel saw issues surfacing that would be emerging 20 years down the road, and those found themselves in that report.

I think the minister is looking carefully at that report. Beyond the findings of the report, the minister was engaged over the summer to go around and listen to stakeholders in these round table sessions and take the opportunity to speak to folks in communities. From that perspective, there is a thought about how we improve the reliability of the transportation system, which is really top of mind. A corridor is outlined in the report from the University of Calgary, but I think there are a number of recommendations in the CTA report that don't necessarily speak to the corridor issue but certainly speak to improving the reliability issue of the transportation system.

**Senator Smith:** Part of reliability is that you need more —

**Senator Day:** I'd like to discuss a bit more of the history of the Canada Transportation Act statutory review. It was begun under the previous government; is that correct? David Emerson was appointed by the previous government?

**Mr. Hutton:** That's correct.

L'idée, lorsqu'on fait quelque chose de transformateur, c'est de prévoir un autre moyen de transporter la marchandise jusqu'au marché par l'intermédiaire d'un port. Par exemple, il y a déjà un corridor, mais le nouveau corridor permettrait d'enlever de la pression sur le corridor actuel, ce qui nous permettrait de vendre plus de produits. Le concept est simple. L'enjeu concerne l'exécution, le temps nécessaire et les obstacles à la réalisation.

Pour moi, c'est quelque chose de très simple. J'imagine que, l'une des choses nécessaires, ce serait que le gouvernement agisse en collaboration avec une entreprise privée et les intervenants influents. Tous pourraient se réunir pour créer un groupe chargé d'examiner certaines de ces études qui ont été produites au fil du temps et qui sont à nouveau produites et qui disent la même chose. L'histoire a tendance à se répéter, mais les bonnes idées qui ne sont jamais mises en œuvre... Il y a une raison, mais il y a probablement une raison de le faire aussi. C'est juste une idée.

Je me demande si vous avez quelque chose à dire à ce sujet.

**M. Hutton :** Absolument. En ce qui a trait aux partenariats et à l'évaluation de ces enjeux, ils méritent assurément qu'on s'y attarde. Le rapport sur l'examen de la LTC était une occasion concrète. En effet, le mandat de cet examen législatif était de tendre la main aux intervenants et de les inviter à présenter des observations sur la façon de régler les importants problèmes de fiabilité dans le domaine du transport que vous avez soulignés, qu'il s'agisse du transport des grains ou d'autres marchandises. Le rapport contient une série de recommandations sur la façon d'améliorer la fiabilité du système de transport.

En plus de ces constatations, Emerson et les membres du groupe ont cerné des enjeux qui seront d'actualité dans 20 ans; ces enjeux figurent aussi dans le rapport.

Je crois que le ministre examine minutieusement le rapport. En plus de tenir compte des constatations du rapport, le ministre s'est aussi promené un peu partout cet été pour écouter, dans le cadre de tables rondes, ce que les intervenants avaient à dire. Il a aussi profité de l'occasion pour parler aux gens dans les collectivités par où il est passé. De ce point de vue, on réfléchit à la façon d'améliorer la fiabilité du système de transport, qui est vraiment un enjeu central. Le rapport de l'Université de Calgary décrit un corridor, mais je crois qu'il y a un certain nombre de recommandations dans le rapport sur l'examen de la LTC qui ne concernent pas directement la question des corridors, mais qui portent tout de même sur l'amélioration de la fiabilité du système de transport.

**Le sénateur Smith :** Un des aspects de fiabilité, c'est qu'il faut plus...

**Le sénateur Day :** J'aimerais discuter un peu plus en détail de ce qui a mené à l'examen législatif de la Loi sur les transports au Canada. Le processus a commencé sous un gouvernement précédent, c'est exact? David Emerson a été nommé par le gouvernement précédent?

**M. Hutton :** C'est exact.

**Senator Day:** So then the report comes forth after the change of government? Is that a report that you have sitting on the corner of your desk, or might I assume you've got it —

**Mr. Hutton:** I have it right here.

**Senator Day:** Has it been adopted as policy by the current government? That's the point I'd like to get to.

**Mr. Hutton:** The report was tabled in the house last February. The minister indicated at the time that he was going to look at the findings of that report. He made a speech to the Economic Club of Canada in April where he outlined how the government was viewing the report. He indicating that as a result of those findings, and as a result of his desire to engage directly as well with stakeholders on the findings of the report but also on issues that weren't necessarily addressed by the report, he would undertake an engagement process throughout the summer through a series of round tables. Also, his officials would be engaging with transportation stakeholders as well.

**Senator Day:** This report is like the subsequent Canadian Chamber of Commerce report: There are a number of interesting ideas there, but there's not a decision that this is policy.

**Mr. Hutton:** There is no decision that it's policy. It is advice to the government and represents a significant amount of work that was done over a period of 18 months to collect the views of stakeholders through either submissions or direct meetings that the panel was having in certain regions.

**Senator Day:** Two things flow from the report, according to our briefing notes, and one of them is that the report — the Canada Transportation Act Review — called for the development of a national Canadian intermodal transportation strategy. Have you been charged with doing that now? Are you in the process with the minister of doing an intermodal transportation strategy?

**Mr. Hutton:** A lot of work is under way to assess the report and to collect the findings that were heard throughout the summer in the minister's round tables. Then the minister will decide how to advance issues as a result of those engagements.

**Senator Day:** In due course.

**Mr. Hutton:** In due course.

**Senator Day:** The other item that flowed from this is a national corridor protection program, and that is the government working in conjunction with the provincial governments building up rights-of-way. When you know you want an intermodal

**Le sénateur Day :** Donc, le rapport a été produit après un changement de gouvernement? Ce rapport est-il sur le coin de votre bureau, ou ai-je tort de croire que vous l'avez...

**M. Hutton :** Il est ici.

**Le sénateur Day :** Le gouvernement actuel a-t-il adopté des politiques à la lumière du rapport? C'est là où je voulais en venir.

**M. Hutton :** Le rapport a été déposé devant la Chambre en février dernier. Le ministre a indiqué à ce moment-là qu'il allait examiner les constatations. En avril, dans le cadre d'un discours présenté au Club économique du Canada, il a décrit de quelle façon le gouvernement interprétait le rapport. Il a indiqué que, en raison des constatations formulées et puisqu'il voulait aussi discuter directement avec les intervenants pour en parler — et aussi parler d'enjeux qui n'avaient pas nécessairement été abordés dans le rapport —, il allait réaliser un processus d'engagement durant l'été, processus qui prendrait la forme d'une série de tables rondes. En outre, ses représentants ont aussi commencé à discuter avec des responsables des transports.

**Le sénateur Day :** Ce rapport est un peu comme la suite du rapport de la Chambre de commerce du Canada. Il contient un certain nombre d'idées intéressantes, mais on ne semble pas vouloir les traduire en politiques.

**M. Hutton :** Aucune décision n'a été prise quant à savoir si le rapport se traduira par des politiques. Le rapport contient des conseils pour le gouvernement, et on y a consacré beaucoup de travail sur une période de 18 mois pour recueillir les points de vue des intervenants, soit en examinant les observations qu'ils ont présentées, soit, directement, dans le cadre de réunions tenues par le groupe de travail dans certaines régions.

**Le sénateur Day :** Selon nos notes d'information, deux choses ressortent du rapport, la première étant que le rapport sur l'examen de la Loi sur les transports au Canada recommande la mise en place d'une stratégie nationale de transport intermodal canadienne. Est-ce une de vos responsabilités actuellement? Êtes-vous en train de préparer une stratégie de transport intermodal avec le ministre?

**M. Hutton :** Il y a beaucoup de travaux en cours pour évaluer le rapport et recueillir les constatations formulées durant l'été dans le cadre des tables rondes du ministre. Une fois ce travail terminé, le ministre déterminera de quelle façon il faut aller de l'avant pour gérer ces enjeux, et ce, à la lumière des résultats de ces activités d'engagement.

**Le sénateur Day :** En temps voulu.

**M. Hutton :** En temps voulu.

**Le sénateur Day :** On mentionne aussi un programme national de protection des corridors. Pour ce faire, le gouvernement doit travailler en collaboration avec les gouvernements provinciaux pour acquérir les emprises. Si on sait qu'on veut faire passer un

transportation corridor to go somewhere, it may not be there for 10 or 15 years, but to acquire the land and the rights-of-way, is money set aside for that? Is that happening now?

**Mr. Hutton:** Again, that recommendation was made in recognition of that planning issue and in recognition of the fact that transportation activities are often up against other competing interests, particularly in urban areas. The government is obviously looking at the findings around that, along with all the other recommendations in the report. Certainly, it's informing the government's view of how they want to advance on next steps.

**Senator Day:** Is there a drawer full of rights-of-way that you've obtained now? Is somebody working on that — the right-of-way section?

**Mr. Hutton:** All these ideas are being assessed at the moment.

**Senator Campbell:** Can you tell me who the lead is on this project, or this concept of a corridor? Who is leading this thing in government?

**Ms. LaFortune:** In terms of transportation corridors?

**Senator Campbell:** No. In terms of a corridor, we're talking about a corridor here that would be for transportation, oil, communications and rail. Just to back up just a minute, have you ever read this *Mid-Canada Development Corridor: A Concept*, by Richard Rohmer?

**Ms. LaFortune:** I haven't.

**Senator Campbell:** I suggest you get it because it was put out in 1967. It's quite a brilliant report from an incredibly brilliant Canadian — who is still alive, I might add — and it will be celebrating its fiftieth anniversary next year. Maybe we have to go back to the future, but I suggest that you get a hold of that and make it widely read within government, because somebody has to lead on this thing.

It can't be fragmented. The government has to come together. If we had followed Rohmer's report, we'd be so far ahead of the game now, it just scares me. We have people come here and nobody accepts responsibility for it. They take their little chunk over here and, "Oh, we're studying it and we've looked at it." Who actually is leading this? Is there a lead? Does anybody care in government?

**Mr. Hutton:** Again, ideas that come forward are looked at. They are a part of a number of ways that you can solve important issues that are affecting whether it's transportation or other types of the movement of goods. I'd say that first.

corridor de transport intermodal à un endroit, même si on le fera peut-être seulement d'ici 10 à 15 ans, est-ce que des fonds sont mis de côté pour permettre d'acquérir les terres et les emprises nécessaires? Est-ce quelque chose qui a lieu et qui est en cours?

**M. Hutton :** Encore une fois, cette recommandation a été formulée compte tenu de l'enjeu de la planification et du fait que les activités de transport sont souvent opposées à d'autres intérêts contradictoires, particulièrement en zone urbaine. Le gouvernement évalue évidemment les constatations à ce sujet, en plus de toutes les autres recommandations contenues dans le rapport. Assurément, ce sont des choses dont le gouvernement tiendra compte au moment de définir les prochaines étapes.

**Le sénateur Day :** Avez-vous déjà accumulé un paquet de droits de passage? Quelqu'un travaille-t-il sur ce dossier, sur la question des droits de passage?

**M. Hutton :** Ce sont toutes des choses que nous évaluons en ce moment

**Le sénateur Campbell :** Pouvez-vous me dire qui est responsable de ce projet ou de cette notion de corridor? Qui s'occupe de ce dossier au sein du gouvernement?

**Mme LaFortune :** Vous parlez des corridors de transport?

**Le sénateur Campbell :** Non. Je parle d'un corridor, nous parlons ici d'un corridor qui sera utilisé pour le transport, l'acheminement de pétrole, les communications et le transport ferroviaire. Attendez. Faisons un pas en arrière : avez-vous déjà lu *Mid-Canada Development Corridor : A Concept*, de Richard Rohmer?

**Mme LaFortune :** Non.

**Le sénateur Campbell :** Je vous suggère d'en obtenir une copie. C'est un rapport qui a été produit en 1967. C'est un rapport très intéressant produit par un Canadien extrêmement brillant — j'ajouterais qu'il est encore vivant — et dont on célébrera le cinquantième anniversaire de parution l'année prochaine. Un retour vers le futur s'impose peut-être, mais je vous suggère d'obtenir ce rapport et d'inciter beaucoup de gens du gouvernement à le lire, parce que quelqu'un doit s'occuper de ce dossier.

Ce n'est pas un dossier qu'on peut fragmenter. Le gouvernement doit agir de façon unifiée. Si nous avions donné suite au rapport de Rohmer, ça n'a aucun sens à quel point serions en avance sur la situation actuelle. Nous recevons des gens, mais personne n'assume la responsabilité. Chacun prend sa petite bouchée, ici et là : « Oh, nous réalisons des études et nous évaluons la situation. » Mais, au bout du compte, qui est responsable? Y a-t-il quelqu'un? Ce dossier intéresse-t-il quelqu'un au sein du gouvernement?

**M. Hutton :** Encore une fois, nous évaluons les idées qui sont proposées. Toutes ces idées font partie des nombreuses façons dont on peut régler les graves problèmes qui affectent le transport ou tous les autres types de déplacements de marchandises. C'est la première chose que je tiens à dire.

Second, I would say, regarding an approach to the movement of goods and taking a national perspective, the gateway and corridor initiative took a look at taking a systems approach to transportation. In multi-modal corridors where there are intermodal hand-offs that have to be smooth, there has to be the elimination of congestion because, as Sandra was saying, if there's congestion at the Port of Vancouver, that directly affects producers in Saskatchewan.

Taking that kind of a view is absolutely something that Transport Canada has led on in the past, to great success, and to the effect that other countries have tried to mimic that approach. The branding of gateways and that trade corridor approach, I think, has been successful.

I think the next move, really, is how we can build on the lessons of that trade corridor approach. Certainly, the CTA review, again, was an opportunity for those ideas to be collected. The last statutory review happened in 2000-01, so it was quite a period of time until the next statutory review was done, having been launched, as you know, by the previous administration, but the report was received by this government.

As an opportunity to look at the findings coming forward and the ideas that are there, it requires a lot of discussion between partners who have roles to play in how these corridors work. Certainly, a lesson we learned through the national gateway and trade corridor approach was the fact that you've got provincial and territorial partners, you've got commercial partners, and everybody is shooting for an objective where you want to make these corridors work efficiently. They all have their individual roles to play, but, absolutely, the federal government has a role to play in pulling those partners together and making sure that everybody is sort of rowing in the same direction.

**Senator Campbell:** Who is leading it?

**Mr. Hutton:** This report was done out of the University of Calgary. I think it's an idea generated by, as you say, going back a number of years in terms of this, where it's geographically located or was thought about being located. That's an idea that's been led by the academic community, and others. It's certainly welcome as part of the mix in terms of how we think goods need to move in the future.

**Senator Campbell:** Are we going to let the academic community lead this project?

**Mr. Hutton:** I'm not sure I understand.

Deuxièmement, en ce qui concerne l'approche sur laquelle il faut miser pour examiner le transport des marchandises et l'adoption d'un point de vue national, je dirais que, dans le cadre de l'initiative de la porte et du corridor, nous avons décidé d'adopter une approche systématique en matière de transport. Dans les corridors multimodaux où des transferts intermodaux doivent s'effectuer sans heurts, il faut éliminer la congestion parce que, comme Sandra l'a dit, s'il y a de la congestion au port de Vancouver, cette situation a un impact direct sur les producteurs de la Saskatchewan.

En ce qui a trait au fait d'adopter un tel point de vue, il est évident que c'est quelque chose que Transports Canada a fait dans le passé. Le ministère a eu tellement de réussites que, en fait, d'autres pays ont tenté de reproduire son approche. Selon moi, la stratégie de marque des portes et l'approche des corridors commerciaux sont des réussites.

Selon moi, la prochaine étape consiste à nous demander de quelle façon nous pouvons vraiment tirer parti des leçons apprises relativement à cette approche des corridors commerciaux. Assurément, l'examen de la LTC a été, comme je l'ai déjà dit, l'occasion de recueillir de telles idées. Le dernier examen législatif a eu lieu en 2000-2001; il remontait donc à il y a très longtemps. Comme vous le savez, l'examen législatif a été demandé par l'ancien gouvernement, mais le rapport a été reçu par le nouveau gouvernement.

Pour ce qui est de l'occasion d'examiner les constatations reçues et les idées qui sont lancées, tout cela exige beaucoup de discussions entre les partenaires qui jouent des rôles dans l'exploitation de ces corridors. Assurément, l'une des leçons que nous avons tirées de l'approche nationale en matière de porte et de corridor commerciaux, c'est le fait qu'il y a des partenaires provinciaux et territoriaux, des partenaires commerciaux et que tout le monde veut atteindre un objectif commun, soit le fonctionnement efficient des corridors. Tous ces participants ont des rôles précis à jouer, mais il ne fait aucun doute que le gouvernement fédéral a un rôle à jouer pour réunir tous ces partenaires et s'assurer que tout le monde, si je peux m'exprimer ainsi, rame dans la même direction.

**Le sénateur Campbell :** Et qui est responsable?

**M. Hutton :** Ce rapport a été préparé par l'Université de Calgary. Je crois que c'est une idée qui vient... Comme vous l'avez dit, ça remonte à un certain nombre d'années... Où c'est situé géographiquement ou là où on envisageait de le faire... C'est une idée qui vient des intervenants du milieu universitaire et d'autres intervenants. C'est assurément une initiative bien accueillie qui contribue à la discussion quant à savoir comment il faudra permettre le déplacement des marchandises à l'avenir.

**Le sénateur Campbell :** Va-t-on laisser des intervenants du milieu universitaire mener le projet?

**M. Hutton :** Je ne suis pas sûr de comprendre.

**Senator Campbell:** You say the academics are leading it. Are we going to let the academic community lead us into the future, or is the government going to play some role? It's just so frustrating because everybody agrees this is a great idea, but nobody wants to jump on it. Nobody wants to do the hard slog and get down in the mud because there are too many people involved and, "Oh, we'll sort of muddle along."

I just want to know who is going to lead this. Should we be talking to the Prime Minister's office and say, "You should be putting this together?" I've heard nothing today that gives me confidence in where we're going.

There was one comment you made that B.C. recognized Asia 10 years ago. I can guarantee you that British Columbia recognized Asia far longer than 10 years ago and has been working on that.

There's this information that's going around in circles that, at the end of the day, makes no sense and is counterproductive. If nobody wants to do this, if it's not going to happen, that's fine. That's a decision. But we're caught in the middle of this, "Oh, we really want to do it, but we just don't know who is going to lead this."

I want to know who we should be having in here to lead this, because we're serious about this, believe it or not. We're serious about this. We believe this is something that is viable and should be looked at. Who do I call?

**Mr. Hutton:** I won't conclude anything for the committee. I think you've got a number of witnesses that are coming into the committee to talk about the issue, and I think the committee will make up its mind in terms of how an initiative like this, if there's value to it, needs to proceed. I don't think I want to prejudge that.

**The Chair:** We don't have a lot of time, so we'll try to clean this up because we have two witnesses waiting. I don't want to give them short shrift.

**Senator Ringuette:** You used the idea that the gateways have come forward, and that's how the studies were done and the concept was put in place, and it seems it's being seen worldwide as a great success. The Pacific Gateway is complete as a project.

Where are we with regard to the Atlantic Gateway? I've seen no movement and no investment whatsoever in the last seven or eight years. It was a major promise, but I haven't seen real progress on that file. Where are we?

**Ms. LaFortune:** First off, yes, the Pacific Gateway is seen as a best practice internationally.

**Senator Ringuette:** And I'm very proud of that.

**Le sénateur Campbell :** Vous dites que ce sont les universitaires qui dirigent le projet. Allons-nous laisser les universitaires choisir pour nous à l'avenir? Ou le gouvernement va-t-il continuer de jouer un rôle? C'est très frustrant, parce que tout le monde dit que c'est une bonne idée, mais personne ne veut s'en occuper. Personne ne veut mettre l'épaule à la roue et se salir les mains parce qu'il y a trop d'intervenants et que tout le monde préfère s'occuper de sa petite affaire.

Je veux simplement savoir qui s'occupe de ce dossier. Devrions-nous parler au Cabinet du premier ministre et lui dire : « Vous devriez mettre tout ça en place? » Je n'ai rien entendu aujourd'hui pour me rassurer quant à savoir où les choses s'en vont.

Vous avez dit tantôt que la Colombie-Britannique a reconnu l'importance de l'Asie il y a 10 ans. Laissez-moi vous dire que la Colombie-Britannique a compris l'importance de l'Asie il y a bien plus de 10 ans et qu'elle travaille sur ce dossier depuis longtemps.

Il y a des renseignements qui nous font tourner en rond et qui, au bout du compte, ne sont pas logiques et sont contre-productifs. Si personne ne veut s'occuper du dossier, si on est pour ne rien faire, c'est parfait. C'est une décision comme une autre. Mais nous sommes un peu pris entre deux feux : « Oh, nous voulons vraiment le faire, mais nous ne savons tout simplement pas qui sera responsable. »

Je veux savoir qui nous devons rencontrer ici qui sera responsable de ce dossier, parce que, croyez-le ou non, c'est un dossier que nous prenons très au sérieux. Nous sommes très sérieux. Selon nous, c'est un projet viable qu'il faut prendre en considération. À qui dois-je téléphoner?

**M. Hutton :** Je ne veux pas tirer de conclusions pour le comité. Je crois que vous allez recevoir un certain nombre de témoins qui vous parleront de ce dossier et je crois que le comité déterminera par lui-même de quelle façon une telle initiative doit être réalisée, si elle en vaut la peine. Je ne crois pas que ce soit à moi de préjuger de cela.

**Le président :** Nous n'avons pas beaucoup de temps, alors nous essaierons d'y voir clair parce que nous avons deux autres témoins qui attendent. Je ne veux pas leur laisser trop peu de temps.

**La sénatrice Ringuette :** Vous avez parlé de l'origine des portes d'entrée et mentionné le fait que des études ont été réalisées et que la notion a été adoptée, et que ce semble être une grande réussite à l'échelle internationale. La Porte du Pacifique est un projet qui est terminé.

Où en sommes-nous par rapport à la Porte de l'Atlantique? Je n'ai vu aucune mesure et aucun investissement au cours des sept ou huit dernières années. C'était une promesse majeure, mais je n'ai pas vu de réels progrès sur ce front. Où en sommes-nous?

**Mme LaFortune :** Pour commencer, effectivement, la Porte du Pacifique est considérée comme une pratique exemplaire à l'échelle internationale.

**La sénatrice Ringuette :** J'en suis très fière.



**Ms. LaFortune:** I'm not sure anything is ever actually 100 per cent completed. There are always improvements that you can make.

The investments that were being made in the various gateway initiatives were dependent on what that initiative required and what already existed there. In the Atlantic Gateway, there wasn't really an issue of bottlenecks or capacity. The capacity was there. It was an issue of trying to make the best use of that capacity and of marketing the fact that that capacity existed so that the Atlantic Gateway transportation elements could be used more effectively.

Several investments were made around marketing, in particular, the Atlantic Gateway, and there was an Atlantic Gateway officials committee that had representatives from the Atlantic provinces and from some of the transportation suppliers and users in the Atlantic. They came up with where the best way to spend any kind of investment in the Atlantic gateway would be. It's different there than it would have been.

**Senator Ringuette:** Was the money spent?

**Ms. LaFortune:** Yes.

**Senator Ringuette:** The money was spent. The Atlantic Gateway is complete, as far as you're concerned?

**Ms. LaFortune:** I'm not exactly sure what you mean by complete, in that there are always things that you could do differently.

**Senator Ringuette:** But 90 per cent?

**Ms. LaFortune:** The focus of the Atlantic Gateway was not on capacity building on bottlenecks, because that wasn't the issue there.

**Senator Ringuette:** It was certainly an issue at the Port of Halifax.

**Senator Wallin:** We heard testimony from the group of academics that are trying to put this project together. They want to study it. Their question to us, interestingly, was that we need this funded in order to do this work. They've laid it all out. Is that something that Strategic Policy and Innovation would be prepared to look at, in order to fund the work that they have proposed to do?

**Mr. Hutton:** I'm not in a position to commit to any funding on behalf of my department.

**Senator Wallin:** I know you can't say yes today. Do you do that sort of thing?

They are doing this work. They have a plan. They have laid it out and they've said, "Here is the corridor that we're looking at. It's all subject to change. It could all move, because we have

**Mme LaFortune :** Je crois cependant que rien n'est jamais terminé à 100 p. 100. Il y a toujours des améliorations possibles.

Les fonds investis dans les diverses initiatives des portes d'entrée dépendaient des besoins de l'initiative et des structures déjà en place. Dans le cas de la Porte de l'Atlantique, il n'y avait pas vraiment de problèmes de goulot d'étranglement ou de capacité. La capacité était là. L'objectif était de tirer le maximum de la capacité existante et de la promouvoir afin que les moyens de transport associés à la Porte de l'Atlantique puissent être utilisés plus efficacement.

Il y a eu plusieurs investissements liés à la commercialisation, en particulier, dans le cas de la Porte de l'Atlantique, et il y avait un comité de la Porte de l'Atlantique composé de représentants de toutes les provinces atlantiques et de fournisseurs et utilisateurs de services de transport des Maritimes. C'est eux qui ont déterminé quelle était la meilleure façon de dépenser les fonds dans le cadre du projet de la Porte de l'Atlantique. Les choses étaient différentes là-bas.

**La sénatrice Ringuette :** Les fonds ont-ils été dépensés?

**Mme LaFortune :** Oui.

**La sénatrice Ringuette :** Les fonds ont été dépensés. En ce qui vous concerne, la Porte de l'Atlantique est terminée?

**Mme LaFortune :** Je ne sais pas exactement ce que vous voulez dire par terminée, il y a toujours des choses qu'on peut faire différemment.

**La sénatrice Ringuette :** Mais est-elle terminée à 90 p. 100?

**Mme LaFortune :** Dans le cas de la Porte de l'Atlantique, l'objectif n'était pas de renforcer la capacité pour éliminer les goulots d'étranglement, parce qu'il n'y avait pas ce genre de problème là-bas.

**La sénatrice Ringuette :** C'est assurément un problème dans le port de Halifax.

**La sénatrice Wallin :** Nous avons entendu le témoignage d'un groupe d'universitaires qui tentent de mettre sur pied un projet. Ils veulent procéder à une étude. Fait intéressant, ce qu'ils nous demandaient, c'était des fonds pour pouvoir le faire. Ils ont tout décrit. Est-ce quelque chose que Politique stratégique et Innovation serait prêt à envisager, de façon à financer les travaux qu'ils proposent de faire?

**M. Hutton :** Je ne suis pas en mesure de promettre des fonds au nom de mon ministère.

**La sénatrice Wallin :** Je sais que vous ne pouvez pas dire oui aujourd'hui. Mais participez-vous à ce genre de chose?

Ils font ce travail. Ils ont un plan. Ils ont tout présenté et ils ont dit : « Voici le corridor que nous envisageons. Tout peut être modifié. Tout pourrait changer, parce qu'il faut vraiment

to actually research it, cost it, look at the efficacy of it," et cetera. But they need money to do it. Is that something that your department, in terms of strategic planning and innovation, might look at, theoretically?

**Mr. Hutton:** Again, we welcome reports like this.

**Senator Wallin:** No, no; not to read the report but to fund the report.

**Mr. Hutton:** I can't commit to funding.

**Senator Tannas:** I've learned something here, and it has been terrific. I really appreciate you folks being here, and I'm not at all being patronizing. What we're looking at is an issue of geography, the realities of a right-of-way, the capacity that exists today and what will be there in the future. I have a couple of questions.

You have outlined how you have helped expand the capacity of the existing important corridors in Canada, and we've talked about that, the gateway strategy and so on. I presume the whole purpose of it was to expand the capacity, get rid of existing bottlenecks.

If our trade went up by 50 per cent, the volume of goods travelling on our transportation corridors, just the volume of traffic increasing by 50 per cent, are we in a position to handle that? Would the existing corridor handle a 50 per cent increase of crude oil, grain, goods, automobiles, et cetera?

**Mr. Hutton:** That's an excellent question. A lot of modelling is being done, and there is more work to do. The Emerson report talked about that need for data, a better ability to forecast what traffic patterns will do and whether the transportation system can handle those loads. But I think it's also a question of geographically where will those flows be, because there is no sense in locating transportation infrastructure where the flows actually won't go, which is why that commercial piece is so important.

**Senator Tannas:** Let's just assume, then, maybe it's export flows, so our exports. Because it's all about getting crude oil somewhere. It's about getting grain somewhere. We can't eat all the grain we produce. One of the blessings, potentially, of global warming is that all of Central Canada could become a place to grow trees and food.

The question I'm asking is has work been done that actually ties growth to the existing corridor, and when do we max out? Is there anything you've seen that actually gives you pause, at your high positions, to say, "Yes, you know what? At some point

effectuer des recherches à ce sujet, en établir les coûts, en évaluer l'efficacité, et ainsi de suite. Mais ils ont besoin d'argent pour le faire. Théoriquement, est-ce une possibilité que pourrait envisager votre ministère, d'un point de vue de la planification stratégique et de l'innovation?

**M. Hutton :** Encore une fois, nous accueillons avec plaisir ce genre de rapport.

**La sénatrice Wallin :** Non, non, je parle non pas de lire le rapport, mais de financer la recherche.

**M. Hutton :** Je ne peux pas engager de fonds.

**Le sénateur Tannas :** J'ai appris quelque chose ici, et c'est excellent. Je suis vraiment heureux que vous soyez là, et je ne suis pas condescendant du tout. Ce que nous examinons, c'est un enjeu lié à la géographie, ce sont les réalités des droits de passage, des emprises, les capacités actuelles et ce à quoi on peut s'attendre à l'avenir. J'ai deux ou trois questions.

Vous avez décrit de quelle façon vous avez aidé à accroître la capacité des corridors importants actuels au Canada, et nous en avons parlé, de la stratégie de portes d'entrée et tout cela. J'imagine que l'objectif global de ces efforts, c'était de renforcer la capacité et d'éliminer les goulots d'étranglement actuels.

Si nos échanges commerciaux bondissent de 50 p. 100, la quantité de marchandises transportées dans nos corridors de transport, les volumes de trafic, augmentent de 50 p. 100; sommes-nous en mesure d'assumer cette augmentation? Le corridor actuel peut-il gérer une augmentation de 50 p. 100 du transport de pétrole brut, des céréales, des marchandises, des automobiles et ainsi de suite?

**M. Hutton :** C'est une excellente question. On réalise beaucoup de travaux de modélisation, et il reste du travail à faire. Le rapport Emerson soulignait le besoin d'obtenir des données, d'accroître la capacité de prévoir les tendances en matière de trafic et de façon à déterminer si le système de transport peut traiter ce genre de volumes. Cependant, je crois qu'il faut aussi déterminer où, d'un point de vue géographique, le trafic sera présent, parce qu'il ne sert à rien de bâtir une infrastructure de transport à un endroit où il n'y aura rien à transporter; c'est la raison pour laquelle le volet commercial est si important.

**Le sénateur Tannas :** Supposons donc simplement qu'il s'agit peut-être de flux d'exportation, donc nos exportations. Parce que c'est toujours une question de transporter du pétrole brut quelque part. C'est toujours une question de transporter des grains dans un endroit quelconque. Nous ne pouvons pas manger toutes les céréales que nous produisons. Une des bénédictions possibles liées au réchauffement climatique, c'est que le Centre du Canada pourrait devenir un endroit où faire pousser des arbres et de la nourriture.

Ce que je veux savoir, c'est si des travaux ont été faits pour associer de possibles augmentations aux capacités du corridor actuel, afin de déterminer quand nous roulerons à plein rendement. Avez-vous vu une information quelconque qui vous

this is maxed out. We have fiddled around with it as much as we can to get it as efficient as possible, and it maxes out.” When is that?

**Mr. Hutton:** I think there is more work to do on that question. But I do think we’ve seen where there has been a peak in commodity prices before in terms of those flows. There is work to do in improving reliability, and the Emerson report deals with that quite substantially.

There is more work to do on how we optimize the existing capacity that’s there today. How do we optimize it? Some of that is through technology. Other issues will be through minor adjustments and adjusting capacity here and there. When we look at the West Coast and the issues there and the exports to those important growing markets, how we improve the flows off the West Coast is another important consideration that needs to be thought about.

**The Chair:** Thank you very much for appearing before us. It was a very interesting hour.

I’m pleased to welcome John Van Nostrand. Mr. Van Nostrand is the founding principle of SvN, a Toronto-based architecture and planning firm. In 2014 Mr. Van Nostrand wrote an article for *The Walrus* in which he described Richard Rohmer’s concept for a corridor in Northern Canada.

And also with us is Rick Laliberte, who drove all the way from Saskatchewan. He is a former member of the House of Commons, from 1997 to 2004. Mr. Laliberte represented the riding of Churchill River, which is over half our province. My understanding is that Mr. Laliberte also supported Richard Rohmer’s idea of a corridor in northern Saskatchewan.

**John Van Nostrand, Founding Principal, SvN Architects + Planners:** I would like to thank you for having me. I’m not quite sure how I got here. It may have been through Jack Mintz, whom I have been talking with since their study. That was generated by the article I wrote the year before he began his work. They are very connected.

I run a multidisciplinary firm which I created in 1978 at home, and we are now about 130 people. We worked around the world on this issue of relationship of resources to transportation and linking resource areas with urban areas. I’ll highlight that type of work. We have been very involved here in Canada on corridors, and not the multi-modal kind because that’s a transportation interpretation, but multi-use. That is what we are really talking about here because it is not just about modes of transportation. It is about moving oil, grain.

a fait réfléchir — vous occupez des postes élevés — et dire : « Oui, vous savez quoi? À tel ou tel moment, nos capacités seront maximisées. Nous avons tout essayé et nous ne pourrions pas être plus efficaces, tout est maximisé. » Quand cela se produira-t-il?

**M. Hutton :** Je crois qu’il reste du travail à faire pour répondre à cette question. Cependant, je crois que nous avons déjà vécu une pointe des prix des produits de base et l’impact sur la circulation des marchandises. Il y a du travail à faire pour améliorer la fiabilité, et le rapport Emerson aborde cette question de façon très détaillée.

Il reste du travail à faire pour déterminer de quelle façon nous pouvons optimiser la capacité actuelle. Comment y arriver? C’est en partie grâce à la technologie. On réglera d’autres problèmes grâce à des rajustements mineurs et au rajustement des capacités ici et là. Lorsqu’on regarde la situation sur la côte Ouest et les problèmes là-bas, de même que les exportations destinées à ces marchés en croissance importants, la façon dont on améliorera le transport vers la côte Ouest est une autre considération importante à laquelle il faut réfléchir.

**Le président :** Merci beaucoup d’avoir comparu devant nous. La dernière heure a été très intéressante.

Je suis heureux de souhaiter la bienvenue à John Van Nostrand. M. Van Nostrand est le directeur fondateur de SvN, une agence de planification et d’architecture dont les bureaux sont situés à Toronto. En 2014, M. Van Nostrand a écrit un article pour *The Walrus* dans lequel il a décrit le concept de Richard Rohmer concernant un corridor dans le nord du Canada.

Nous accueillons aussi Rick Laliberte, qui nous vient directement, en voiture, de Saskatchewan. C’est un ancien député de la Chambre des communes. Il a été en poste de 1997 à 2004. M. Laliberte représentait la circonscription de Churchill River, soit plus de la moitié de notre province. Je crois savoir que M. Laliberte soutenait aussi l’idée de Richard Rohmer concernant un corridor dans le nord de la Saskatchewan.

**John Van Nostrand, directeur fondateur, SvN Architects + Planners :** Je vous remercie de me recevoir. Je ne suis pas sûr de comprendre comment je suis arrivé ici. C’est peut-être grâce à Jack Mintz, à qui je parle depuis son étude qui a été suscitée par un article que j’ai écrit il y a un an avant qu’il entreprenne ses travaux. Les deux sont étroitement liés.

Je dirige un cabinet multidisciplinaire que j’ai créé en 1978, chez moi, et l’entreprise compte maintenant environ 130 employés. Nous avons travaillé partout sur la planète sur la question du lien entre les ressources et les transports et les liens entre les zones où sont exploitées les ressources et les zones urbaines. Je vais mettre l’accent sur ce genre de travail. Nous avons beaucoup travaillé sur le dossier des corridors, ici, au Canada, et pas les corridors multimodaux, parce que c’est l’interprétation qu’en font les responsables du transport, mais multifonctions. C’est en fait ce dont on parle vraiment ici, parce que cela ne concerne pas seulement les modes de transport. Ce sont aussi les corridors pour transporter du pétrole et des grains.

Yesterday I heard the Prime Minister on *The Current*. At one point Anna Maria Tremonti asked what the three big issues are for him. Number one was the economy. I read that one of the major drivers of the economy is immigration and the kind of immigration. The second big issue was restructuring our relationship with Aboriginal or indigenous people. He wants to establish a meaningful relationship because we have not had one. Third was balancing environment and business, and investment and resource development.

So I thought this is probably the most important opportunity we have to demonstrate all three. I hope that will be clear by the time I've talked and questions come up.

I also highlight that this is a growth issue. I'm shocked that the federal Minister of Transport is not onto it. We are now 35 million people. We will be 75 million by 2050, and we'll be 100 million by 2100. That's 100 per cent and then 100 per cent again of growth in that period. You may think that's a long time, but the railway is now 100 years old and is still a major source of what I would call our first corridor.

It is very much a growth issue. This is about practical stuff, not theoretical. I worked in Thompson, Manitoba, on a regional plan there that in part had to do with the Churchill opening again as a harbour with the opening of the Northwest Passage. That does make the Atlantic a gateway.

The Chinese are making a major investment in Greenland right now to have a port they can get to in two days from China. They will be coming down our eastern seaboard if we allow that to happen. We are way behind. We have no ports. We're not even thinking about ports in that area.

When I was working on that, they were talking about a corridor that runs from the gulf up to Churchill, so that's a whole other idea. That's a U.S. idea. I remembered Mr. Rohmer had this idea back in 1967 when I was a student, so I wrote an article. In 1967 we all lived within 300 miles of the border. I would say that it is still the case. If you take that line and the tree line, there is an 800-mile corridor right across the country. In that corridor are the boreal forest, 60 to 75 per cent of our natural resources, minerals and forest, et cetera, and 75 per cent of our Aboriginal peoples. Moreover it is a temperate area. He showed that in 1967. That band of boreal corridor runs right around the world by the way, right across Russia. It is exactly the same corridor. They use it. We have not. We haven't had the population to address it, but we will have that population shortly.

Hier, j'ai entendu le premier ministre sur *The Current*. À un moment donné, Anna Maria Tremonti lui a demandé quels étaient selon lui les trois principaux enjeux. Le premier, c'était l'économie. J'ai lu qu'un des principaux moteurs de l'économie, c'est l'immigration et le genre d'immigration. Le deuxième enjeu principal, c'est la refonte de notre relation avec les Autochtones ou les peuples indigènes. Il veut créer une relation solide parce que nous n'en avons jamais eu. Le troisième enjeu, c'est de trouver le juste équilibre entre l'environnement et les affaires, les investissements et l'exploitation des ressources.

Je me suis donc dit que c'était probablement la meilleure occasion que nous avons de prouver les trois. J'espère que tout sera clair lorsque j'aurai terminé de parler et qu'on passera aux questions.

Je tiens aussi à souligner qu'il s'agit d'un enjeu lié à la croissance. Je suis surpris d'apprendre que le ministre fédéral des Transports ne planche pas là-dessus. Nous sommes maintenant 35 millions de citoyens. Il y en aura 75 millions d'ici 2050, et 100 millions d'ici 2100. On parle d'une augmentation de 100 p. 100, puis d'une autre augmentation de 100 p. 100 de la croissance durant cette période. Vous pensez peut-être que c'est dans longtemps, mais le chemin de fer a maintenant 100 ans, et il reste une composante majeure de ce que j'appellerais notre premier corridor.

C'est donc beaucoup un enjeu lié à la croissance. On parle ici de choses pratiques, pas de théories. J'ai travaillé à Thompson, au Manitoba, à l'établissement d'un plan régional qui était lié en partie à la réouverture du port de Churchill, associé à l'ouverture du passage Nord-Ouest. C'est là une porte d'entrée vers l'Atlantique

Les Chinois font d'importants investissements actuellement au Groenland pour créer un port là-bas où ils pourront se rendre en deux jours en provenance de Chine. Ils passeront le long de notre littoral est si nous leur permettons de le faire. Nous avons pris beaucoup de retard. Nous n'avons pas de ports. Nous ne réfléchissons même pas à la question des ports dans cette région.

Lorsque j'ai travaillé sur ce dossier, les gens parlaient d'un corridor entre le golfe et Churchill; c'est donc là une tout autre idée. C'est une idée américaine. Je me souviens que M. Rohmer a eu cette idée en 1967, alors que j'étais un étudiant, alors j'ai écrit un article. En 1967, nous vivions tous à moins de 300 milles de la frontière. Selon moi, c'est encore le cas. Si on prend cette ligne et la limite des arbres, on parle d'un corridor de 800 milles d'un bout à l'autre du pays. C'est dans ce corridor que se trouvent la forêt boréale, de 60 à 75 p. 100 de nos ressources naturelles, de nos minéraux et de notre forêt, ainsi de suite, et 75 p. 100 de la population autochtone. De plus, c'est une zone tempérée. C'est ce qu'il a montré en 1967. Cette bande, ce corridor boréal, fait le tour du monde, en passant, jusqu'en Russie. C'est exactement le même corridor. Les Russes l'utilisent. Nous ne l'utilisons pas. Nous ne comptons pas sur la population pour le faire, mais nous l'aurons bientôt.

I learned from Mr. Rohmer. I learned that nothing happened. He released his report coincidentally with Pierre Trudeau's election. He was concerned that Mr. Trudeau was a Liberal and had another agenda. Mr. Laliberte was part of bringing it back under Mr. Chrétien, who tried to table it again when he was here as a major issue for the country. It was ignored again. I don't think this is something we can ignore. It is a big part of our growth in the near future.

So I went back, and you will see in there an illustration of that corridor. Mr. Rohmer said we will have all kinds of growth here in the next 50 years. What has happened since 1967? What has happened in that 50 years? The map in my study shows that the developments which happened up there are the key developments in the country. If you look from the West, we're talking about what is going on in Whitehorse, Dawson, and it takes in the whole Kitimat, Port Rupert and Terrace areas. The oil sands of Alberta are in this corridor. The potash and oil in Saskatchewan are in it. The nickel and mining going on in northern Manitoba is in it. Churchill is coming. The Ring of Fire is in it. We are very involved in working with that in the future. The existing Timmins-Sudbury complex, which is still producing highly, is in it.

The iron ore development in Quebec — I know things are up and down in the corridors — but the whole Plan Nord for Quebec is a plan for the Quebec part of the corridor. Then we move into Newfoundland, and it is oil and gas with Labrador.

This is what has happened in 50 years. It's not just about that. All those activities are directly linked to Vancouver, Calgary, Edmonton, Winnipeg, Toronto and Montreal. They are all driven by those economies, but we sort of somehow black it out as being something different.

It's not the Far North, it's middle North. This is the next area we will move into whether we plan for it or not. The resource companies are already ahead of us. We've worked in a number of these areas on planning. We worked in Alberta and produced a study called CRISP which was the provincial infrastructure program for the oil sands over the next 50 years. That was commissioned by the Treasury Board of Alberta and approved by the last cabinet of the last government. It is the same in northern Manitoba.

By the way, all these cases were with First Nations agreement. We think that in northwestern Ontario they are holding it all up. They are not holding it all up. They want access to this economy

J'ai appris de M. Rohmer. J'ai appris que rien ne s'est produit. Il a publié son rapport en même temps que Pierre Trudeau a été élu. Il s'inquiétait du fait que M. Trudeau soit un libéral et qu'il ait un autre programme en tête. M. Laliberte a participé à des efforts visant à ramener le dossier à l'ordre du jour lorsque M. Chrétien était au pouvoir, et ce dernier a tenté de déposer le rapport à nouveau durant son mandat pour en faire un enjeu d'intérêt majeur pour le pays. On en a encore fait fi. Je ne crois pas que c'est un dossier dont on peut faire fi. Je crois que c'est un élément important de notre croissance dans un avenir rapproché.

J'ai donc consulté de nouveau le rapport, et vous verrez qu'il y a là une illustration de ce corridor. M. Rohmer a dit qu'il y aura toutes sortes d'éléments de croissance là-bas au cours des 50 prochaines années. Qu'est-ce qui s'est produit depuis 1967? Qu'est-ce qui s'est produit au cours de ces 50 années? La carte de mon étude révèle que les activités de développement qui se sont produites là-bas sont les principales activités de développement au pays. Si on regarde la situation depuis l'Ouest, on parle de ce qui se passe à Whitehorse, à Dawson, et il est question de toutes les régions de Kitimat, Port Rupert et Terrace. Les sables bitumineux de l'Alberta se trouvent dans ce corridor. Les zones pour la potasse et le pétrole en Saskatchewan sont là aussi. Même chose pour l'extraction du nickel dans le nord du Manitoba. Churchill se joindra au lot. Le Cercle de feu est dans cette région. Nous participons beaucoup aux travaux futurs dans ce dossier. Le complexe actuel Timmins-Sudbury, qui produit encore beaucoup, se trouve aussi dans cette zone.

La mise en valeur du minerai de fer au Québec — je sais que les corridors sont tracés en zigzag —, mais tout le Plan Nord pour le Québec, c'est un plan pour la partie québécoise du corridor. Ensuite, nous arrivons à Terre-Neuve, et ce sont le pétrole et le gaz du Labrador.

C'est ce qui est arrivé en 50 ans. Il n'est pas seulement question de cela. Toutes ces activités sont directement liées à Vancouver, à Calgary, à Edmonton, à Winnipeg, à Toronto et à Montréal. Elles sont toutes axées sur ces économies, mais nous excluons en quelque sorte cette possibilité en les considérant comme quelque chose de distinct.

Ce n'est pas le Grand Nord, c'est le Moyen Nord. Il s'agit de la prochaine région dans laquelle nous allons entrer, que nous l'ayons prévu ou non. Les entreprises de ressources ont déjà de l'avance sur nous. Nous avons travaillé dans un certain nombre de ces régions relativement à la planification. Nous avons travaillé en Alberta et avons produit une étude appelée CRISP, qui était le programme d'infrastructure provinciale pour les sables bitumineux au cours des 50 prochaines années. Ce programme avait été mandaté par le Conseil du Trésor de l'Alberta et approuvé par le dernier cabinet du dernier gouvernement. C'est la même chose dans le nord du Manitoba.

En passant, tous ces cas concernaient des accords avec les Premières Nations. Nous pensons que, dans le nord-ouest de l'Ontario, on est en train de tout bloquer. Ce n'est pas le cas. Les

just as much as we do, but they want to do it in an equal way. The opportunity is fantastic to build on this government's emerging relationship with First Nations.

This is not the first time; it's actually the third time. They have now found a Cree map. I have seen the original map, which is a map of how to get from Lake Ontario to the Pacific Ocean. Nobody can put a date on it, but it's probably the 13th, 14th, 15th century. That was the first corridor. All the voyageurs, French traders and Hudson's Bay benefited from those maps.

For the second corridor, they built a railway across the country in 1886 to open up the Prairies when the resource was wheat. It was about a resource. It was done by the federal government, so to say we have never done this before is not right. We did do it. The federal government surveyed the land up into parcels and it was Crown land, but it made a unique arrangement of transferring Crown land to the railways, to Hudson's Bay Company and to public municipal agencies so they could use the uptake of the land. The railway is obviously adding value right across the country, so they put the money up front, but downstream they sold land to pay for the cost.

For instance, the railways got 100,000 acres — sounds like a lot to me; I don't know why they needed that much — per mile of railway to pay for it, and Hudson's Bay got enough to build all new commercial facilities. They were the only people we had who were interested at the time. In 45 years, that corridor opened up the whole of the southern Prairies. There was an elevator every eight miles, and around every elevator they put a town plan. So we have 770 towns out there that are still functioning. They functioned for wheat originally, and now they're functioning for potash. Now First Nations are taking them over because they need to expand. I describe a very forward-looking plan in here.

Then I'll end to say that I've presented to both the Liberals and the NDP before the last election. I was invited by them, having read the article, to come and talk about their platform from the election a year ago. How do you deal with this in a policy sense? So I said that we're talking about putting — I call it the boreal corridor now, and not just me. I think it really is the boreal corridor. It's not mid-Canada because it is paralleling that. We need to bring it into the discussion of our growth as a country.

Eighty-nine per cent of our country is still Crown land. Why not use it to fund this? Why not get into the same kind of relationships that government got into 150 years ago? I don't see why we wouldn't. At the same time, it would force us to resolve

gens de cette région veulent accéder à cette économie tout autant que nous, mais ils veulent le faire sur un pied d'égalité. Il s'agit d'une occasion formidable de miser sur la relation nouvellement nouée par le gouvernement avec les Premières Nations.

Ce n'est pas la première fois; il s'agit en fait de la troisième fois. On a maintenant trouvé une carte crie. J'ai vu la carte originale, c'est-à-dire une carte qui indique comment se rendre du lac Ontario à l'océan Pacifique. Personne n'arrive à la dater, mais elle est probablement du XIII<sup>e</sup>, XIV<sup>e</sup> ou XV<sup>e</sup> siècle. C'était le premier corridor. Tous les voyageurs, les commerçants français et les gens de la Compagnie de la Baie d'Hudson ont profité de ces cartes.

En ce qui concerne le deuxième corridor, en 1886, on a construit un chemin de fer traversant le pays afin d'ouvrir les Prairies quand la ressource était le blé. C'était une question de ressource. Cela a été fait par le gouvernement fédéral, alors il est inexact de dire que nous ne l'avons jamais fait auparavant. Nous l'avons déjà fait. Le gouvernement fédéral avait arpenté les terrains en parcelles, et il s'agissait de terres de la Couronne, mais il a pris une disposition unique consistant à transférer des terres de la Couronne aux compagnies de chemin de fer, à la Compagnie de la Baie d'Hudson et aux organismes municipaux publics, afin qu'ils puissent les utiliser. Le chemin de fer ajoute manifestement de la valeur d'un bout à l'autre du pays, alors les responsables avaient avancé l'argent, mais, en aval, ils ont vendu des terres pour payer les coûts.

Par exemple, les compagnies de chemin de fer ont obtenu 100 000 acres — cela me semble être beaucoup; je ne sais pas pourquoi elles en avaient besoin d'autant — par mille de chemin de fer afin de payer pour la voie ferrée, et la Compagnie de la Baie d'Hudson en a reçu suffisamment pour construire toutes les nouvelles installations commerciales. Il s'agissait des seules personnes qui étaient intéressées, à l'époque. En 45 ans, ce corridor a ouvert tout le sud des Prairies. Il y avait un silo tous les huit milles, et, autour de chacun, on avait dressé un plan de ville. Alors, nous avons 770 villes qui fonctionnent encore. Elles fonctionnaient au départ pour le blé, et, maintenant, elles fonctionnent pour la potasse. Maintenant, les Premières Nations s'en emparent parce qu'elles ont besoin d'expansion. Dans ce document, je décris un plan très tourné vers l'avenir.

Ensuite, je terminerai en disant que, avant les dernières élections, j'avais fait des exposés devant les libéraux et le NPD. Comme j'avais lu l'article, j'ai été invité par ces partis à venir parler de leur plateforme en vue des élections tenues il y a un an. Comment doit-on composer avec cela dans un sens politique? Alors, j'ai dit qu'il était question de mettre... Maintenant, j'appelle cela le corridor boréal, et je ne suis pas le seul. Je pense qu'il s'agit vraiment du corridor boréal. Ce n'est pas le Canada-médian, car il est situé en parallèle. Nous devons le soulever dans le cadre de la discussion concernant notre croissance en tant que pays.

Les terres de la Couronne comptent encore pour 89 p. 100 de notre pays. Pourquoi ne pas les utiliser pour financer ce projet? Pourquoi ne pas établir le même genre de relations que celles que le gouvernement avait nouées il y a 150 ans? Je ne vois pas

our relationships with those 75 per cent of First Nations. I'm not saying this will happen in the next four years, but it is really critical. I've worked in Africa, Latin America, all major resource areas of the world, and their major issue is their relationship with indigenous people. That's my main job. We get paid by mining companies to set up a table between them and the affected parties, so we are neutral. We only work with a company on the basis that we're neutral and we bring them together. We have worked this out. It may take 18 months. That might be as long as it takes to make a real, meaningful treaty. I don't think we should be surprised by it. The First Nations are prepared to take that time, but they need to talk.

I go on and elaborate on some policies, but I would say that I don't think it's only a national responsibility. That was a kind of failing of the Rohmer thing, thinking the government will step in at a higher level. I think it has to be integrated with the provinces, First Nations communities and local municipalities. You can't just talk big. You have to figure out what it means on the ground, what it will look like, what will it mean for me, my mining company, my reserve and my small town in northern Alberta or Quebec.

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Van Nostrand. Now we will go to Mr. Laliberte, who has driven here all the way from Saskatchewan. Also keep in mind I want a lot of time for questions. Mr. Van Nostrand was very enthusiastic, so we kind of extended overtime.

**Rick Laliberte, as an individual:** Thank you.

*[Editor's Note: The witness spoke in his native language.]*

My name is Richard Victor Laliberte, and I'm of Metis Cree descent out of the banks of the Beaver River on the Churchill River system in the boreal forest in Saskatchewan. I want to share a bit of history.

This region of Canada is incredible. Just talking about my travel, I left Beauval with 16 inches of snow, and two hours later there's no snow on the Prairies and it has been a beautiful Indian summer drive across the Great Lakes all the way here. The dynamic of this country is incredible and the challenges are great.

This report, like the mid-Canada reports before it, is a major undertaking. This is a huge responsibility, I would say, and also a huge time for us to plan ahead, as you can see with the transportation and resource challenges.

pourquoi nous ne le ferions pas. En même temps, cela nous forcerait à régler nos relations avec les 75 p. 100 des Premières Nations. Je ne dis pas que cela va arriver au cours des quatre prochaines années, mais c'est vraiment essentiel. J'ai travaillé en Afrique, en Amérique latine, dans toutes les grandes régions de ressources du monde, et leur principal problème, ce sont leurs relations avec les Autochtones. Il s'agit de ma principale tâche. Les sociétés minières nous paient pour que nous dressions une table entre eux et les parties touchées, alors nous sommes neutres. Nous travaillons uniquement avec des entreprises sous l'égide de la neutralité, et nous établissons des liens entre les parties. Nous avons réglé ce problème. Cela peut prendre 18 mois. Ce processus peut être aussi long que le temps qu'il faut pour conclure un traité réel et significatif. Je ne pense pas que nous devrions être surpris de la situation. Les Premières Nations sont prêtes à prendre le temps nécessaire, mais elles ont besoin de parler.

Je poursuis en donnant des détails sur certaines politiques, mais je dirais que je ne pense pas qu'il s'agisse d'une responsabilité nationale seulement. C'était un peu un défaut du projet de M. Rohmer : penser que le gouvernement allait intervenir à un échelon supérieur. Je pense que le projet doit être intégré avec les provinces, avec les collectivités autochtones et avec les municipalités locales. On ne peut pas se contenter de belles paroles. Il faut découvrir ce que cela suppose sur le terrain, de quoi le projet aura l'air, ce qu'il supposera pour moi, pour ma société minière, pour ma réserve et pour ma petite ville dans le nord de l'Alberta ou du Québec.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Van Nostrand. Maintenant, nous allons passer à M. Laliberte, qui est venu ici en voiture depuis la Saskatchewan. Par ailleurs, rappelez-vous que je veux qu'on ait beaucoup de temps pour les questions. M. Van Nostrand était très enthousiaste, alors nous avons un peu dépassé le temps alloué.

**Rick Laliberte, à titre personnel :** Merci.

*[Note de la rédaction : Le témoin s'exprime dans une langue autochtone.]*

Je m'appelle Richard Victor Laliberte, et je suis de descendance métisse crie, des berges de la rivière Beaver, dans le bassin de la rivière Churchill de la forêt boréale de la Saskatchewan. Je veux vous communiquer une petite leçon d'histoire.

Cette région du Canada est incroyable. Pour parler de mon voyage seulement, quand je suis parti de Beauval, il y avait 16 pouces de neige, et, deux heures plus tard, il n'y avait plus de neige dans les Prairies, puis, en passant par les Grands Lacs, cela a été une belle promenade en voiture... l'été des Indiens jusqu'à mon arrivée ici. La dynamique du pays est incroyable, et les défis à relever sont grands.

Tout comme les rapports sur le Canada-médian qui ont été produits avant lui, ce rapport est une entreprise majeure. Je dirais qu'il s'agit d'une énorme responsabilité et que le temps est vraiment venu pour nous de planifier l'avenir, comme vous pouvez le voir, compte tenu des défis liés aux transports et aux ressources.

My focus today will be on indigenous title. I hope you don't mind, even though it's the Banking, Commerce and Trade Committee, but it gives you certainty for your investments into the future and also our future.

**The Chair:** Just so you know, Mr. Laliberte, we have taken all of that into consideration. We actually have a large delegation of First Nations from British Columbia who will come here at the end of October, so we want information like you are providing here. It's not an afterthought.

**Mr. Laliberte:** Thank you. The other part I want to mention is my family's economy has been trapping, hunting, fishing, and berry picking, anything that lives off that land, off the boreal forest. We have been foraging that forest for years. Our DNA is literally in the trees because we have left everything. It's life. It's a beautiful life. It's a hunter-gatherer life, not an agrarian, urbanized life.

A quick snapshot of how Canada came to be, I view cities as city states. I think the cities have huge population density, but for them to make political, futuristic and democratic decisions, you can't overlook the contribution the people of the land can give. I think that's a very critical point. When I say "people of the land," in some terms they will use us as stakeholders. Duty to consult — let's go talk to the stakeholders. Actually, the indigenous peoples are rights holders.

When you talk about Crown land, the initial engagement of the British Crown with the indigenous nations of this country was an international instrument of treaty. It was a sovereign recognition between the British Crown and the sovereign recognition of the indigenous nations of this land. The Cree, the Dene, the Mohawk and the Ojibway are all sovereign nations. You get the picture.

I have provided a map of the drainage basins, and this is appropriate all across the country. You will see that the drainage basins coincide and overlap with the treaty boundaries. Because there were no surveyors to say, "I want this piece of land negotiated with these treaties," they used river basins, and the river basins are a distinct line. One side of the river flows to the Saskatchewan River, so to speak, and the other one flows to the Churchill River. So there is a distinct line, and that's how treaties were negotiated across the country, by using water basins.

When the treaties came into play, they also recognized the sovereignty of our people. We are not Cree. We are not Indian. The terminology is very critical to us because it is right from our

Aujourd'hui, je vais me concentrer sur les titres autochtones. J'espère que vous n'y voyez pas d'inconvénients, même s'il s'agit du comité des banques et du commerce; cela vous donne une certitude quant à vos investissements dans l'avenir ainsi qu'à notre avenir.

**Le président :** Simplement pour que vous le sachiez, monsieur Laliberte, nous avons pris tout cela en considération. De fait, une grande délégation de Premières Nations de la Colombie-Britannique viendra ici à la fin du mois d'octobre, alors nous voulons obtenir de l'information comme celle que vous êtes en train de fournir. Il ne s'agit pas d'une considération secondaire.

**M. Laliberte :** Merci. L'autre volet que je voulais mentionner, c'est le fait que l'économie de ma famille est fondée sur la trappe, la chasse, la pêche et la cueillette de petits fruits, tout ce qui consiste à vivre de la terre, de la forêt boréale. Nous parcourons cette forêt depuis des années. Notre ADN est littéralement dans les arbres, car nous avons tout laissé. C'est la vie. C'est une belle vie. C'est une vie de chasseur-cueilleur, pas une vie agraire, urbanisée.

Un bref aperçu de la façon dont le Canada a vu le jour : je considère les villes comme des cités-États. Je pense que la densité de leur population est énorme, mais, pour qu'elles puissent prendre des décisions politiques, futuristes et démocratiques, on ne peut pas sous-estimer la contribution que peuvent apporter les gens de la terre. Il s'agit selon moi d'un élément très crucial. Quand je dis « gens de la terre », d'une certaine manière, on nous utilise comme des parties prenantes. L'obligation de tenir des consultations... allons parler aux parties prenantes. En fait, les Autochtones sont des titulaires de droits.

Quand vous parlez de terres de la Couronne, l'engagement initial de la Couronne britannique auprès des nations autochtones du pays, c'était un instrument international de traité. Il s'agissait d'une reconnaissance de souveraineté entre la Couronne britannique et la reconnaissance de la souveraineté des nations autochtones du pays. Les Cris, les Dénés, les Mohawks et les Ojibway sont tous des nations souveraines. Vous saisissez la situation.

J'ai fourni une carte des bassins hydrographiques, et c'est approprié partout au pays. Vous verrez que les bassins hydrographiques coïncident et chevauchent les limites de territoire prévues dans les traités. Comme il n'y avait aucun arpenteur pour dire : « je veux que cette partie de territoire fasse l'objet de négociations relativement à ces traités », on a utilisé les bassins fluviaux, car ce sont des lignes distinctes. Un côté de la rivière coule vers la rivière Saskatchewan, pour ainsi dire, et l'autre, vers la rivière Churchill. Ainsi, il y a une ligne distincte, et voilà comment les traités ont été négociés partout au pays, à l'aide des bassins hydrographiques.

Quand les traités sont entrés en jeu, on a également reconnu la souveraineté de notre peuple. Nous ne sommes pas des Cris. Nous ne sommes pas des Autochtones. La terminologie est très cruciale,



hearts, Creator-given: \*nêhiyawî. In that way, we understand who we are. We can identify with each other.

So what is missing, I believe, in Canada, when Canada was created, the British Crown brought its instruments of governance with it, hence you see Parliament Hill with the House of Commons and the Senate, the two houses forging the future of our country. Even how the house was designed in a church, two sword lengths apart, where an opposition would temper the governance, we would paddle straight out, so to speak, like in the sense of a canoe.

The thing is, it has to be a vessel. It can't be based on one time in history. Let's provide a vessel for ourselves so we can make decisions now but also guide it into the future.

One thing missing with the parliamentary structure is the Aboriginal indigenous people. I believe that the nations of this country — the Cree, Dene and Mohawk — need to have a presence in Parliament. Along with the work I did with mid-Canada and promoting mid-Canada during my time in Parliament, I also saw the need to transform the governance of this country. One recommendation had shown up in the Royal Commission of Aboriginal Peoples. But that recommendation fell on the cutting-room floor, because the governance issue of Canada was not mandated to the Royal Commission. What it needed was to get the proper relationship with Aboriginal people. We needed to transform Canadian governance, and it recommended an Aboriginal house. In my seeking around as a curious individual on Parliament Hill, I believe that house exists. That house is the Library of Parliament.

The Library of Parliament survived a fire. All the government buildings on the Hill went up in flames in 1916, except that one building. If you look at it, it's a stone teepee. The flying buttresses support it all from the outside, so when you walk in there's no structural support on the inside. It's like walking into a teepee.

If I look at the history of treaty making, as an example, at Fort Carlton, there were already forts — a square fort — and when the treaty signatories came for the treaty negotiations, the teepees were set up outside. So, you had the teepee structure and the fort structure. Square building structures like the fort are like the House of Commons and the Senate, which are both square, but we need this round, unifying force. I think that's the Aboriginal house.

I think there should be a third house of Parliament. There should be a House of Commons, a Senate, and an Aboriginal house. That's the vessel that could chart the future of our country. That's where decisions of ecology, structure, health, social issues, economic issues, international issues and peace and war issues

à nos yeux, car elle provient directement de notre cœur, donné par le créateur : \*nêhiyawî. De cette façon, nous comprenons qui nous sommes. Nous pouvons nous identifier les uns aux autres.

Alors, ce qui manque, au Canada — je crois —, quand le Canada a été créé, la Couronne britannique a apporté ses propres instruments de gouvernance; ainsi, on voit la Colline du Parlement ainsi que la Chambre des communes et le Sénat — les deux chambres — forger l'avenir de notre pays. Même la façon dont la chambre a été conçue dans une église, à deux épées de distance, où une opposition allait tempérer la gouvernance, nous ramions pour en sortir directement — pour ainsi dire —, comme dans le sens d'un canot.

L'affaire, c'est qu'il faut que ce soit un vaisseau. La gouvernance ne peut être fondée sur un moment dans l'histoire. Fournissons-nous à nous-mêmes un vaisseau afin de pouvoir prendre des décisions maintenant, mais aussi de l'orienter dans l'avenir.

Une chose qui manque à la structure parlementaire, ce sont les Autochtones. Je crois que les nations du pays — les Cris, les Dénés et les Mohawks — doivent être présentes au Parlement. Dans le cadre du travail que j'ai effectué relativement à cette région durant la période que j'ai passée au Parlement, j'ai également observé le besoin de transformer la gouvernance du pays. Une recommandation a été formulée à la Commission royale sur les peuples autochtones. Toutefois, cette recommandation a été supprimée parce que la question de la gouvernance du Canada ne faisait pas partie du mandat de la Commission royale. Ce dont elle avait besoin, c'était de nouer la relation appropriée avec les Autochtones. Nous avons besoin de transformer la gouvernance canadienne, et la commission avait recommandé une chambre autochtone. Comme je suis une personne curieuse, j'ai exploré la Colline du Parlement, et je crois que cette chambre existe. Il s'agit de la Bibliothèque du Parlement.

Elle a survécu à un incendie. Tous les édifices gouvernementaux de la Colline sont partis en fumée, en 1916, sauf celui-là. Si on le regarde, c'est un tipi de pierre. Les arcs-boutants soutiennent toute la structure de l'extérieur, alors, quand on entre à l'intérieur, il n'y a aucun appui structurel. C'est comme entrer dans un tipi.

Si on regarde l'histoire de la ratification des traités, par exemple, à Fort Carlton, il y avait déjà des forts — un fort carré —, et, quand les signataires du traité sont venus négocier le traité, les tipis ont été érigés à l'extérieur. Ainsi, il y avait la structure des tipis et la structure du fort. Les structures des bâtiments carrés, comme le fort, sont comme la Chambre des communes et le Sénat, qui sont tous deux carrés, mais nous avons besoin de cette force ronde et unificatrice. Je pense que c'est la chambre autochtone.

Je pense qu'il devrait y avoir une troisième chambre du Parlement. Il devrait y avoir une Chambre des communes, un Sénat et une chambre autochtone. Voilà le vaisseau qui pourrait cartographier l'avenir de notre pays. C'est là que les décisions relatives à l'écologie, à la structure, à la santé, aux enjeux sociaux,

could be negotiated in the parliamentary structure, rightfully so, as parliamentarians here. But I'm challenging, I guess, the Government of Canada to look to an inclusion of indigenous peoples and their nations on this parliamentary journey.

The other side is that of the province. This is at the federal side. In the 1970s, uranium mines were being explored in northern Saskatchewan, and at that time there was a consultation and the Bayda report. In that report, they did not want to build another uranium city, a mining town where all the waste and infrastructure is left vacant. Today, when you look at it, it's just a vacant, empty entity. They didn't want to do that, so they agreed with us that the northern communities could come in on a seven-day rotation of flying into the communities, and we wouldn't develop a big municipality. Originally, it was Cluff Lake, which is now decommissioned, and they have moved on to new mines.

But the one promise in the Bayda report was a regional government. And for that regional government, we went through an options survey where the residents were all asked, and we all agreed that a regional government would be advantageous for us, because people were literally coming off the trap lines, getting in their work boots and going to the mines to work.

In transition, the impact of that decision making was that the royalties of this new economy could come back to our communities so that we could fix our houses. At the same time, there was also a federal initiative called DREE, the Department of Regional Economic Expansion, before the Department of Western Diversification.

That was very focused in our region. In our communities, we built all our roads, all our water and sewer systems, our gymnasiums and our high schools. Everything of a municipal structure was built in no time flat.

Our people were employed, we were trained, and the sky was the limit. Then a change of government happened. A promise was made that regional government would come. A change of government happened, and it died at the provincial level.

But then there was a little bit of hope. The northern Inuit of Quebec came to investigate their treaty land title and indigenous land claims, and they had a choice either to choose reserve structures, as some First Nations have been involved in, or other forms of government.

aux problèmes économiques, aux questions internationales et aux enjeux liés à la paix et à la guerre pourraient être négociées, à l'intérieur de la structure parlementaire — à juste titre —, par les parlementaires, ici même. Mais je suppose que je mets le gouvernement du Canada au défi d'envisager l'inclusion des Autochtones et de leurs nations dans ce voyage parlementaire.

L'autre point de vue, c'est celui de la province. Il s'agit là du point de vue fédéral. Dans les années 1970, on explorait des mines d'uranium dans le nord de la Saskatchewan, et, à cette époque, des consultations avaient été tenues, et le rapport Bayda avait été produit. Dans ce rapport, on ne voulait pas construire une autre ville d'uranium, une ville minière où tous les déchets et l'infrastructure sont laissés à l'abandon. Aujourd'hui, si vous regardez les lieux, ce n'est plus qu'une entité vacante, vide. Les responsables ne voulaient pas faire cela, alors, ils ont convenu avec nous que les collectivités nordiques pourraient venir, sur une rotation de sept jours, par avion dans les collectivités, et que nous n'allions pas créer une grosse municipalité. Au départ, c'était Cluff Lake, qui est maintenant désaffectée, et ils sont passés à de nouvelles mines.

Toutefois, une des promesses qui avaient été faites dans le rapport Bayda, c'était l'établissement d'un gouvernement régional. En outre, pour établir ce gouvernement régional, nous avons répondu à un sondage d'options, dans le cadre duquel il a été demandé à tous les résidents si l'établissement d'un gouvernement régional serait avantageux pour nous — et nous avons tous convenu que c'était le cas —, car les gens sortaient littéralement de leurs sentiers de piégeage, enfilaient leurs bottes de travail et se rendaient dans les mines pour travailler.

Dans le cadre de la transition, la conséquence de ce processus décisionnel, c'était que les redevances de cette nouvelle économie pourraient revenir à nos collectivités afin que nous puissions réparer nos maisons. En même temps, il y avait aussi une initiative fédérale appelée MEER — le ministère de l'Expansion économique régionale —, avant le ministère de la Diversification de l'économie de l'Ouest.

Ce ministère était très concentré dans notre région. Au sein de nos collectivités, nous construisions toutes nos routes, tous nos réseaux d'aqueducs et d'égouts, nos gymnases et nos écoles secondaires. Toutes les structures municipales ont été construites en un clin d'œil.

Nos gens ont été employés, nous avons reçu une formation, et il n'y avait aucune limite. Ensuite, un changement de gouvernement a eu lieu. On nous avait promis qu'un gouvernement régional viendrait. Le changement de gouvernement a eu lieu, et le projet est mort à l'échelon provincial.

Mais, ensuite, il y a eu un peu d'espoir. Les Inuits du nord du Québec sont venus enquêter sur leur titre foncier prévu par traité et sur leurs revendications territoriales autochtones, et ils ont eu le choix entre des structures de réserve — comme celles auxquelles ont pris part certaines nations autochtones — et d'autres formes de gouvernement.

They came to Saskatchewan to investigate. They didn't like the reserve structures because, as Inuit, they need to live off the country. They need to go beyond their communities to survive. They really liked the regional government of northern Saskatchewan, which was called Northern Municipal Council, at the time. They came back, and that was the advent and the birth of Nunavik.

Today in northern Quebec you have a regional government, governing the Inuit lands under one agreement between the provincial Government of Quebec and the federal Government of Canada. They involve all the sea ports, infrastructure and all the social needs in that region.

That's what we were on our way to in Saskatchewan, so I would like to challenge all our provinces in this country to look at this. Let's look at northern Manitoba. Let's look at this boreal corridor. Let's create a regional government. Let's have the provincial governments, with their powers, involved, but let's weave a national policy. And as referred to in other documents, it's also unifying our country. It's like a Metis sash. You may have to weave one way, but we weave a policy the other way, as well, to hold it all together.

And in this national policy, we don't want to pit one against the other, because you have treaty regions like Treaty 9, Treaty 5, Treaty 10 and Treaty 8. These are separate regions and separate indigenous nations, but if we can unite and plan, we might give you the best possible alternatives or recommendations in this endeavour.

That's where I had left off in 2002, in promoting it with Jean at the time, to get a research institute dedicated to mid-Canada to address the ecological, environmental, economic and indigenous rights needs. All these needs can be put in there and forecasted; and, like you said, somebody has to take it seriously and take a lead. I believe that's what I heard here. Somebody has to have a head on, if you know what I mean. We have all the heart, all the will and all the resources, but it is a head without the opportunity to hear, forecast, listen and decide. The whole issue of seven generations and planning forward is very critical in our indigenous world, but we have got to go beyond.

Once we leave this track — this corridor — it's not reversible. I don't think we can ever close it. So we have to do it right, and the word of caution was from a Dene trapper in northern Alberta. I was listening to the oil sands royalties hearings in northern Alberta, and at the end, the last speaker at the hearings, in regret, said, "I never saved any land for my children."

Ils sont venus en Saskatchewan pour enquêter. Ils n'aimaient pas les structures de réserve parce que, en tant qu'Inuits, ils doivent vivre de la terre. Ils ont besoin d'aller au-delà de leurs collectivités pour survivre. Ils aimaient vraiment le gouvernement régional du nord de la Saskatchewan, qui s'appelait le Northern Municipal Council, à l'époque. Ils sont revenus, et on a assisté à l'avènement et à la naissance du Nunavik.

Aujourd'hui, dans le nord du Québec, il y a un gouvernement régional qui gouverne les terres inuites au titre d'un accord conclu entre le gouvernement provincial du Québec et le gouvernement fédéral du Canada. L'accord englobe tous les ports de mer, les infrastructures et l'ensemble des besoins sociaux de cette région.

Voilà vers quoi nous nous dirigeons en Saskatchewan alors je voudrais mettre toutes les provinces de notre pays au défi d'étudier cette possibilité. Regardons le nord du Manitoba. Examinons ce corridor boréal. Créons un gouvernement régional. Faisons participer les gouvernements provinciaux et mettons leurs pouvoirs à contribution, mais élaborons une politique nationale. En outre, comme le mentionnent d'autres documents, il est aussi question d'unifier notre pays. C'est comme une ceinture métisse. Vous pourriez devoir tisser dans un sens, mais nous tissons une politique dans l'autre sens également, pour tout faire tenir.

Et, dans cette politique nationale, nous ne voulons pas dresser une région contre l'autre, car il y a des régions visées par des traités, comme le Traité n° 9, le Traité n° 5, le Traité n° 10 et le Traité n° 8. Il s'agit de régions et de nations autochtones distinctes, mais, si nous pouvons les unir et planifier les choses, nous pourrions vous donner les meilleures solutions de rechange ou recommandations possibles relativement à ce projet.

C'est là que je m'étais arrêté, en 2002, dans la promotion du projet auprès de Jean, à l'époque : obtenir un institut de recherche qui se consacre au Canada-médian afin que l'on puisse répondre aux besoins écologiques, environnementaux, économiques et relatifs aux droits des Autochtones. Tous ces besoins peuvent être intégrés là-dedans et prévus, et, comme vous l'avez dit, quelqu'un doit prendre cela au sérieux et prendre les choses en main. Je crois que c'est ce que j'ai entendu ici. Quelqu'un doit être responsable, si vous voyez ce que je veux dire. Nous avons tout le cœur, toute la volonté et toutes les ressources, mais c'est inutile sans la possibilité d'entendre, de prévoir, d'écouter et de décider. Toute la question des sept générations et de la planification de l'avenir est très cruciale dans notre monde autochtone, mais nous devons aller au-delà.

Une fois que nous aurons quitté ce sentier — ce corridor —, ce sera irréversible. Je ne pense pas que nous ne pourrions jamais le fermer. Alors, nous devons bien faire les choses, et la mise en garde a été formulée par un trappeur déné du nord de l'Alberta. J'écoutais les audiences sur les redevances des sables bitumineux dans le nord de l'Alberta, et, à la fin, le dernier conférencier des audiences a déclaré, sur un ton de regret : « je n'ai jamais sauvé aucune terre pour mes enfants. »

What he meant was they had negotiated all the oil and gas leases in northern Alberta, all the forest leases were done, all the national parks were given out, and all the outfitting for bear, moose, and fishing was doled out. There was no more to go to the land in northern Alberta to ask for.

In that sense, as indigenous people, our source of life is in the North. We must be careful how we tread on it. Give us the instruments of governance and include us in this governance so that we can make the decisions with you for our future. There's so much at stake in this decision. It's our livelihood and our future.

**The Chair:** Thank you, Mr. Laliberte.

**Senator Black:** Gentlemen, your enthusiasm was tremendously interesting, both of you. It was a really interesting morning, and I thank you both for that.

I have some practical questions, if I may. Perhaps I'll address them to you, sir, but please feel free to add any commentary that you want to.

In terms of the vision of a boreal or a northern corridor, I'd like to talk about some practicalities, if I could, so I can hear what your vision, based on your experience, would be. Can you talk to us about how you would see ownership and governance being developed, and what the corridor would contain, in your view?

**Mr. Van Nostrand:** I'll start with what it would contain when I say multi-use versus multi-purpose. I mean that we are, I think, interested in building a pipeline across the country to get our oil back to our country, which makes a lot of sense to me. That technically requires moving sludge, your heavy oil, so my understanding is that every 200 miles you need a source of energy to push that through.

**Senator Black:** You need a pipeline.

**Mr. Van Nostrand:** You are going to need an energy corridor. We need fibre optics for people to communicate. We probably need a maintenance road, but why wouldn't that become a highway? Maybe not everywhere. So it's a consideration.

There are all kinds of good things and bad things, but the railways declared 10 miles on either side of the railway to be the lands that would be negotiated back with the people who had the rights on them. They didn't do that, but I think that's the opportunity we have now because I very much agree with Mr. Laliberte's notion that we have two different cultures here; one is hunter-gatherer and one is agriculture. We would be the first country in the world to recognize that.

Ce qu'il voulait dire, c'est que les Autochtones avaient négocié toutes les concessions pétrolières et gazières du nord de l'Alberta, toutes les concessions forestières étaient faites, tous les parcs nationaux avaient été attribués, et toutes les pourvoiries pour les ours, les orignaux et la pêche avaient été distribuées. Il ne restait nulle part où aller et aucune terre à demander dans le nord de l'Alberta.

Dans ce sens, en tant qu'Autochtones, notre source de vie, c'est le Nord. Nous devons faire attention à la façon dont nous empiétons dessus. Donnez-nous les instruments de gouvernance nécessaires et incluez-nous dans cette gouvernance afin que nous puissions prendre les décisions avec vous en ce qui concerne notre avenir. Il y a tant de choses en jeu dans cette décision. Il s'agit de notre gagne-pain et de notre avenir.

**Le président :** Merci, monsieur Laliberte.

**Le sénateur Black :** Messieurs, votre enthousiasme à tous les deux était extrêmement intéressant. La matinée a vraiment été intéressante, et je vous en remercie.

J'ai des questions pratiques à poser, si je le puis. Je vais peut-être vous les adresser, monsieur, mais sentez-vous à l'aise d'ajouter des commentaires, si vous le voulez.

En ce qui concerne la vision d'un corridor boréal ou nordique, je voudrais aborder certains aspects pratiques — si vous me le permettez — afin que je puisse entendre quelle serait votre vision, d'après votre expérience. Pouvez-vous nous parler de la façon dont vous verriez l'élaboration de la propriété et de la gouvernance et ce que contiendrait le corridor, à votre avis?

**M. Van Nostrand :** Je vais commencer par ce qu'il contiendrait; quand je dis « à usages multiples » plutôt que « polyvalent », je veux dire que, selon moi, nous souhaitons construire un oléoduc qui traverse le pays afin de ramener notre pétrole vers notre pays, ce qui est très logique, à mes yeux. Techniquement, cela exige le transport de boue — votre pétrole lourd —, alors, je crois savoir qu'il faut une source d'énergie tous les 200 milles pour pousser cette matière.

**Le sénateur Black :** Il faut un oléoduc.

**M. Van Nostrand :** Il va falloir un corridor d'énergie. Nous avons besoin de fibre optique pour que les gens puissent communiquer. Nous avons probablement besoin d'une route pour l'entretien, mais pourquoi cette route ne deviendrait-elle pas une autoroute? Peut-être pas partout. Alors, il s'agit d'une considération.

Il y a toutes sortes de bonnes et de mauvaises choses, mais les compagnies de chemin de fer ont déclaré que les 10 milles qui s'étendent d'un côté et de l'autre de la voie ferrée étaient les terres qui allaient être renégociées avec le peuple qui était titulaire des droits à leur égard. Elles n'ont pas fait cela, mais je pense qu'il s'agit de l'occasion qui se présente maintenant à nous, car je suis tout à fait d'accord avec la notion de M. Laliberte selon laquelle nous sommes en présence de deux cultures différentes; la première en est une de chasseurs-cueilleurs, et l'autre, d'agriculteurs. Nous serions le premier pays au monde à reconnaître cette distinction.

**Senator Black:** You're saying railways should be included in the corridor, or a railway? Did you say that or not?

**Mr. Van Nostrand:** I didn't particularly say "railway."

**Senator Black:** May or may not?

**Mr. Van Nostrand:** I know that it's going to be —

**Senator Black:** Fair enough; and transmission?

**Mr. Van Nostrand:** Transmission for sure. Road.

**Senator Black:** Do you see any capacity for small airports?

**Mr. Van Nostrand:** Well, they're there. Actually we don't have a shortage of small airports in the corridor.

**Senator Black:** I have a picture of that.

I have no concept of land ownership. I understand it's complicated because of our relationships with indigenous folks, but how does the corridor get established?

**Mr. Van Nostrand:** I wonder if we can't just drill down into what actually happened. As far as I know, and as far as my history tells me, the transfer of Crown land — and there are all kinds of issues of how that gets transferred — actually helped pay for the railway in the early stages of development.

**Senator Black:** Is most of this land Crown? That's the question.

**Mr. Van Nostrand:** Yes, it is.

**Senator Black:** Is most of it subject to treaty?

**Mr. Van Nostrand:** Yes. But our country is 89 per cent Crown land. We're basically still a colony, with the greatest of respect. We're a very successful British colony. I worked in them. What's really interesting is exactly what Mr. Laliberte is saying, which is they've gone through the change because all those countries were majority indigenous people. I'm talking about Africa. They had a war because the British chose certain people over others.

**Senator Black:** If I can focus just a little bit, in terms of the corridor, would you envision a process whereby the Government of Canada, in consultation with provinces and indigenous folks, would declare a corridor, expropriate a corridor? How do you see that happening?

**Mr. Van Nostrand:** Even when you build a highway now you look at a broad band. You have to start by looking at the entire corridor. You have to plot out where the economies are, where the hunter-gatherer communities are, and then you work out an

**Le sénateur Black :** Vous dites que les compagnies de chemin de fer devraient être incluses dans le corridor, ou une voie ferrée? Avez-vous bien dit cela?

**M. Van Nostrand :** Je n'ai pas dit précisément « voie ferrée ».

**Le sénateur Black :** Pourraient ou pas?

**M. Van Nostrand :** Je sais que cela va être...

**Le sénateur Black :** Très bien; et la transmission?

**M. Van Nostrand :** La transmission, c'est certain. Une route.

**Le sénateur Black :** Envisagez-vous une quelconque capacité pour de petits aéroports?

**M. Van Nostrand :** Eh bien, ils sont là. En fait, nous n'avons pas de pénurie de petits aéroports dans le corridor.

**Le sénateur Black :** J'ai une image de cela.

Je n'ai aucune notion de la propriété des terres. Je crois savoir que c'est compliqué en raison de nos relations avec les Autochtones, mais comment le corridor sera-t-il établi?

**M. Van Nostrand :** Je me demande si nous ne pouvons pas simplement examiner en profondeur ce qui est vraiment arrivé. À ce que je sache, et d'après mon expérience, le transfert de terres de la Couronne — et toutes sortes de problèmes se posent quant à la façon dont ces terres seront transférées — à en fait aidé à payer pour le chemin de fer aux premières étapes du développement.

**Le sénateur Black :** La plupart de ces terres appartiennent-elles à la Couronne? Voilà la question.

**M. Van Nostrand :** Oui.

**Le sénateur Black :** La plupart sont-elles assujetties à un traité?

**M. Van Nostrand :** Oui. Toutefois, notre pays est composé à 89 p. 100 de terres de la Couronne. Essentiellement, nous sommes encore une colonie, avec le plus grand des respects. Nous sommes une colonie britannique qui connaît beaucoup de succès. J'ai travaillé dans des colonies britanniques. Ce qui est vraiment intéressant, c'est exactement ce que disait M. Laliberte, c'est-à-dire que tous ces pays ont effectué le changement parce qu'ils étaient majoritairement peuplés d'Autochtones. Je parle de l'Afrique. Une guerre a eu lieu parce que les Britanniques ont choisi certains peuples plutôt que d'autres.

**Le sénateur Black :** Si je puis me concentrer seulement un peu sur le corridor, envisageriez-vous un processus dans le cadre duquel, en consultation avec les provinces et les Autochtones, le gouvernement du Canada déclarerait l'existence d'un corridor et exproprierait des gens pour l'établir? Comment voyez-vous le déroulement de cette initiative?

**M. Van Nostrand :** Même lorsqu'on construit une autoroute, maintenant, on a besoin d'une large bande. Il faut commencer par regarder le corridor en entier. Il faut préparer les endroits où se trouvent les économies, où se trouvent les collectivités de

alignment. Guess what? It may not be a straight line. It may be a line that wanders, so I believe the federal government should be taking the lead on it.

**Senator Black:** That's what I wanted to know. We heard some of this a little earlier in the day.

Do you believe there should be a minister appointed to own this? To Senator Campbell's great question, who should own this?

**Mr. Van Nostrand:** I don't know what that organization would be because it's somewhat unprecedented, but I could certainly give some thought to it and get my thoughts back to you.

**Senator Black:** That would be very helpful.

**Mr. Van Nostrand:** You're going to have 600 chiefs getting together in Winnipeg on November 1 to 3 to talk about issues like this. That's a wonderful opportunity to engage them as well because it's an unprecedented organization.

**Senator Black:** We want to do some thinking on that, so that will be helpful.

**Senator Tannas:** I think it would be helpful if you could both tell us your efforts in explaining this and the reaction that you got from current and past leaders.

John, you explained this to both NDP and Liberal leaders, and yet it didn't make its way onto the platform, or it has not been mentioned in any way that I'm aware of by either of those two groups. I'm obviously most interested in the Liberals because they've got their hands on the wheel.

Maybe you could talk a little bit about whether you are surprised that you haven't heard anything. What was the reaction like?

**Mr. Van Nostrand:** No, I've actually heard quite a bit, and here we are; we're a year after the election, and we're here talking about it somehow with you, the senators.

**Senator Tannas:** It's thanks to you and Jack Mintz. It's not thanks to anything any government leader or politician has mouthed other than the folks that you're sitting here with.

**Mr. Van Nostrand:** Just to be straight, when I went to talk to the NDP there was a map on the table of the corridor, and I told them I had never seen that map. And they said that's our constituencies. They are, of course, extremely interested. I mean, there's some kind of correlation between resource and northern development — Nickel Belt members and all of that kind of stuff — so that was a surprise.

There's a constituency, but the thing is it's a coherent constituency, and it was 18-year-olds through to proven people. The Liberals were less interested except for two people. One is the

chasseurs-cueilleurs, puis on établit un tracé. Devinez quoi? Ce ne sera peut-être pas une ligne droite. Ce pourrait être une ligne qui dévie, alors je crois que le gouvernement fédéral devrait prendre les commandes du projet.

**Le sénateur Black :** Voilà ce que je voulais savoir. Nous avons entendu certains de ces propos un peu plus tôt dans la journée.

Croyez-vous qu'un ministre devrait être nommé afin d'assumer les responsabilités à cet égard? Pour en revenir à l'excellente question posée par le sénateur Campbell, qui devrait en être responsable?

**M. Van Nostrand :** Je ne sais pas quelle serait cette organisation, car elle est un peu sans précédent, mais je pourrais certainement y réfléchir et vous faire part de mes réflexions.

**Le sénateur Black :** Cela serait très utile.

**M. Van Nostrand :** Du 1<sup>er</sup> au 3 novembre, 600 chefs vont se rassembler à Winnipeg, pour parler d'enjeux comme celui-ci. Il s'agit également d'une merveilleuse occasion de les mobiliser, car il s'agit d'une organisation sans précédent.

**Le sénateur Black :** Nous voulons réfléchir un peu à cela, alors ce sera utile.

**Le sénateur Tannas :** Je pense qu'il serait utile que vous nous parliez tous les deux des efforts que vous avez déployés pour expliquer ce projet et de la réaction que vous avez obtenue des dirigeants actuels et passés.

John, vous l'avez expliqué aux chefs du NPD et des libéraux; pourtant, il ne s'est rendu jusqu'à la plateforme d'aucun de ces deux groupes ni n'a été mentionné d'aucune manière que je sache par l'un ou l'autre. Évidemment, je m'intéresse surtout aux libéraux, puisque ce sont eux qui sont au pouvoir.

Vous pourriez peut-être nous expliquer un peu si vous êtes surpris de n'avoir rien entendu dire. À quoi ressemblait la réaction?

**M. Van Nostrand :** Non, nous avons entendu dire pas mal de choses, et nous voilà : un an après les élections, et nous en discutons, d'une certaine manière, avec vous, les sénateurs.

**Le sénateur Tannas :** C'est grâce à vous et à Jack Mintz. Ce n'est pas grâce à quoi que ce soit qui ait été formulé par un chef du gouvernement ou un politicien, à part les gens ici présents avec vous.

**M. Van Nostrand :** Simplement pour être franc, quand je suis allé parler aux députés du NPD, une carte du corridor était posée sur la table, et je leur ai dit que je ne l'avais jamais vue. Et ils ont dit qu'il s'agissait de leurs circonscriptions. Bien entendu, ils sont extrêmement intéressés. Je veux dire qu'il y a un certain genre de corrélation entre les ressources et le développement du Nord — les députés de Nickel Belt et tout ce genre de choses —, alors cela m'a surpris.

Il y a une base, mais l'affaire, c'est qu'il s'agit d'une base cohérente, des gens de 18 ans jusqu'à des gens qui ont fait leurs preuves. Les libéraux étaient moins intéressés, à l'exception de

present Minister of INAC, who I'm still discussing this with. I think she will tell you that we've been talking extensively about this. The second is the Minister of Trade, Chrystia Freeland, who grew up on a homestead in northern Alberta. Therefore she knows what's going on up there and she's gone from there to the world, but we don't recognize her strength even here. So I hope iteration number two is that she gets to be included in this discussion.

This is about trade; it's about trade with people who provide us with certain supplies, and it's not about bringing food. There is a hugely interesting study on the Mackenzie Valley by a person called Hugh Brody. He proved that the Dene have an economy because if you put a value on caribou meat, which we don't, they have a huge economy. But we're taking the caribou away, so we've got to supplement that with steak that costs \$26 a pound. And we're wondering what's going on.

We need this. We need these people. And then I'll just say that I was on Anna Maria Tremonti's program for half an hour on this.

**Senator Tannas:** She'd like to be in the government, but she's not.

Mr. Laliberte, could you give us a little flavour of the reception you got in your time promoting this?

**Mr. Laliberte:** Just to go back to Richard Rohmer's presentation to Prime Minister Trudeau, the issue of fuddle duddle is related to mid-Canada. That day it was presented was the day of the fuddle duddle incident on the Hill. Just to see the atmosphere of an individual being faced with a huge decision and dealing with politics at the same time. Richard Rohmer brought that to my attention.

The other part is in terms of governance, like we said, our indigenous communities in the North don't feel a part of the decision making at all. Regina makes all the policy decisions for northern Saskatchewan, Edmonton makes all the decisions for northern Alberta, and Winnipeg makes the decisions for Manitoba. We're not in the economy at all.

As I said, we have to redesign ourselves to be included. Look at the history, even in the Assiniboine, when there was the original request for a province in the Prairies, it was Alberta and Saskatchewan together, and that reality came into play now with this western accord. Now we have B.C., Alberta and Saskatchewan sharing the same policies of human resources, trade, labour and contracts. I see Alberta trucks in northern Saskatchewan steadily. These guys are competing on contracts in our own communities, and we're still trying to get a bank loan to get our trapline in order.

deux personnes. La première, c'est la ministre actuelle d'AANC, avec qui je discute encore de cette question. Je pense qu'elle vous dira que nous en avons beaucoup parlé. La deuxième, c'est la ministre du Commerce, Chrystia Freeland, qui a grandi sur une propriété située dans le nord de l'Alberta. Par conséquent, elle sait ce qui se passe là-bas, et elle a voyagé de là jusque dans le monde, mais nous ne reconnaissons pas sa force, même ici. J'espère qu'au deuxième tour, elle aura la possibilité d'être incluse dans cette discussion.

Il s'agit d'une question de commerce; c'est une question de commerce avec des gens qui nous fournissent certains stocks, et il n'est pas question d'apporter de la nourriture. Une étude très intéressante portant sur la vallée du Mackenzie a été menée par une personne appelée Hugh Brody. Il a prouvé que les Dénés ont une économie parce que, si on attribue une valeur à la viande de caribou — ce que nous ne faisons pas —, leur économie est énorme. Toutefois, nous leur enlevons le caribou alors nous devons le remplacer par du bœuf qui coûte 26 \$ la livre. Et je me demande ce qui se passe.

Nous avons besoin de ce projet. Nous avons besoin de ces gens. Puis, je vais me contenter de dire que j'y ai consacré une heure et demie dans le cadre de l'émission d'Anna Maria Tremonti.

**Le sénateur Tannas :** Elle aimerait être au gouvernement, mais elle ne l'est pas.

Monsieur Laliberte, pourriez-vous nous donner une petite idée de la réception que vous avez obtenue durant la période où vous avez fait la promotion de ce projet?

**M. Laliberte :** Simplement pour revenir sur l'exposé présenté par Richard Rohmer au premier ministre Trudeau, l'épisode du « *fuddle duddle* » est lié au Canada-médian. Le jour où il a été présenté était celui de l'incident du « *fuddle duddle* » survenu sur la Colline. Le simple fait de voir l'ambiance d'une personne confrontée à une énorme décision et traitant de politique en même temps... Richard Rohmer a porté cet aspect à mon attention.

L'autre aspect est lié à la gouvernance. Comme nous l'avons dit, nos collectivités autochtones du Nord ne se sentent pas du tout incluses dans le processus décisionnel. Regina prend toutes les décisions stratégiques pour le nord de la Saskatchewan; Edmonton prend toutes les décisions pour le nord de l'Alberta, et Winnipeg prend les décisions pour le Manitoba. Nous ne faisons pas du tout partie de l'économie.

Comme je l'ai dit, nous devons nous reconcevoir nous-mêmes afin d'être inclus. Regardez l'histoire, même dans la région de l'Assiniboine, quand la demande initiale a été présentée afin qu'une province soit établie dans les Prairies, c'était l'Alberta et la Saskatchewan ensemble, et cette réalité est entrée en ligne de compte, maintenant, dans le cas de cet accord occidental. Maintenant, nous avons la Colombie-Britannique, l'Alberta et la Saskatchewan qui ont en commun les mêmes politiques relatives aux ressources humaines, au commerce, au travail et aux marchés. Je vois constamment des camions de l'Alberta

There is this big missing part. The whole industry of finance in this world leads to certainty. You may want a mortgage, but in Aboriginal title we don't have the land ownership. Maybe we have the house but not the land. So you have to really look at this in relation to how you're going to involve indigenous people.

**The Chair:** Do the Aboriginal banks not help?

**Mr. Laliberte:** They're like any other bank. You're dealing with the mortgage, but they're just a different store front. So you have to really think of how title and indigenous responsibility is carried or invested or compromised. That's why this research institute originally brought it forward. If this report is gaining momentum, we need to do something faster. That's why including governance at the national level and local level is very critical at this time.

**Senator Campbell:** Thank you for coming today. It's fascinating.

This may be a little crazy. Mr. Laliberte, what would happen if the First Nations took the lead on this? Since it's running through your territory and Crown land and we know that the barriers to this, in many instances, will be First Nation concerns before we even start, what would happen if the First Nations took a look at this? If they actually took the lead on it, I think they probably would recognize the benefits to it.

I was interested in your third part of government. That's a different topic. But if you truly believe that, then I think that the leadership of the First Nations across Canada, treaty or not treaty, could lead on this.

We always get to money, and that's always the end game, but if there was, on the part of the First Nations, a will to lay this out — and as you said, nobody knows this land better than you. The people that live there know where the rivers flow. They know which direction it's going. We know where the resources are. You probably did too before we even did. What do you think about that?

**Mr. Laliberte:** I think that's the proper way to go, not only with the northern corridor but as a Canadian for the entire country. That's why I referred to —

circuler dans le nord de la Saskatchewan. Ces camionneurs sont en concurrence pour les contrats dans nos propres collectivités, et nous tentons encore d'obtenir un prêt bancaire pour mettre en règle nos sentiers de trappeur.

Il manque une pièce. Toute l'industrie des finances de ce monde mène à la certitude. Vous pouvez vouloir une hypothèque, mais, dans le titre autochtone, la terre ne nous appartient pas. Nous avons peut-être la maison, mais pas la terre. Alors, vous devez vraiment étudier ce projet relativement à la façon dont vous allez faire participer les Autochtones.

**Le président :** Les banques autochtones ne vous aident-elles pas?

**M. Laliberte :** Elles sont comme toute autre banque. On renégocie l'hypothèque, mais ce n'est qu'une autre façade. Ainsi, il faut vraiment penser à la façon dont le titre et la responsabilité autochtones sont portés, investis ou compromis. Voilà pourquoi, au départ, cet institut de recherche a soulevé la question. Si ce rapport suscite de plus en plus d'intérêt, nous devons faire quelque chose plus rapidement. C'est pourquoi l'inclusion de la gouvernance aux échelons national et local est très cruciale en ce moment.

**Le sénateur Campbell :** Merci de votre présence aujourd'hui. C'est fascinant.

C'est peut-être un peu fou. Monsieur Laliberte, qu'arriverait-il si les Premières Nations prenaient la responsabilité de ce projet? Comme le corridor traverse votre territoire et des terres de la Couronne et que nous savons que, dans bien des cas, les obstacles à ce projet seront des préoccupations des Premières Nations, avant même que nous commencions, qu'arrivera-t-il si les Autochtones jetaient un coup d'œil à ce projet? S'ils en prenaient la responsabilité, je pense qu'ils reconnaîtraient probablement les avantages qui s'y rattachent.

Votre troisième volet de gouvernement m'a intéressé. Il s'agissait d'un sujet différent. Toutefois, si vous y croyez vraiment, je pense que les dirigeants des Premières Nations de l'ensemble du Canada — traité ou pas — pourraient prendre les commandes de ce projet.

Nous en venons toujours à l'argent, et c'est toujours l'objectif final, mais, si les Premières Nations se montraient disposées à expliquer cela... Et, comme vous l'avez dit, personne ne connaît ce territoire mieux que vous. Les gens qui y vivent savent où coulent les rivières. Ils savent dans quelle direction elles vont. Nous savons où sont les ressources. Vous le saviez probablement aussi, avant même que nous les ayons découvertes. Que pensez-vous de cela?

**M. Laliberte :** Je pense qu'il s'agit de la bonne voie à suivre, non seulement en ce qui concerne le corridor nordique, mais, en tant que Canadien, pour l'ensemble du pays. Voilà pourquoi j'ai mentionné...



**Senator Campbell:** I want to focus on this because if the First Nations could pull this together, the rest of it would flow from that. You would be demonstrating great leadership, tremendous leadership. From my point of view, before we do anything, we have to have partners, leaders who are in the First Nations.

**Mr. Van Nostrand:** I think it's interesting to look at countries that are ruled by indigenous people. I worked in one called Ghana. The way they deal with things is that the royalties that come out of all the resources are distributed from the federal government, to the provincial level, to the regional level, to the chiefs in the community affected. So getting back to the practical side, they are distributed across the spectrum to pay.

There are lots of precedents. If you look at the IFC guidelines for how to work in developing countries to a mining company, you'll see an important document that has an entire chapter on what are your relationships with indigenous people. That mining company here doesn't have to do any of that. It's not subject to any kind of —

**Senator Campbell:** I think that's muddying the waters. My question is, is there leadership in the First Nations to put this proposal forward in some way, shape or form for everybody to have an active discussion on it?

Right now I would have a difficult time seeing this come to fruition without complete First Nations support and recognizing that they are nations. People imagine that they are unified. They are not. These are actual nations. Imagine Europe in the 1800s. These are actual nations. The nations have to get together to decide whether this is what we want to do. If they do decide that, then I think we're in a position of sitting down and discussing it.

**Mr. Laliberte:** I believe that's the call for the sovereign indigenous nations to come together and help govern the country, and as I mentioned, a third house. This project or initiative may be the lever to consider a bigger picture or a bigger move.

The recent *Daniels* decision on Metis rights reinvigorated my indigenous rights to be a treaty negotiator. In my region, it's Treaty No. 10, so the Metis should be included in Treaty No. 10. There's Treaty No. 9. Let us get all of them together and include this in how we're going to venture forth as a country. Our colonial past is gone. Let's do it as a country, what we're living with here now, and here are the treaties. These are the instruments that created the country. Canada's foundation is the treaties.

**Le sénateur Campbell :** Je veux me concentrer là-dessus, car, si les Premières Nations pouvaient réunir tous ces éléments, le reste du projet en découlerait. Vous feriez preuve d'un excellent leadership, d'un leadership exceptionnel. De mon point de vue, avant que nous fassions quoi que ce soit, il nous faut des partenaires, des dirigeants qui appartiennent aux Premières Nations.

**M. Van Nostrand :** Je pense qu'il est intéressant de regarder des pays qui sont dirigés par des Autochtones. J'ai travaillé dans un de ces pays, appelé le Ghana. La façon dont les dirigeants s'occupent des choses, c'est que les redevances qui proviennent de toutes les ressources sont distribuées à partir du gouvernement fédéral jusqu'aux chefs des collectivités touchées, en passant par les échelons provincial et régional. Alors, pour en revenir à l'aspect pratique, les redevances sont distribuées sur l'ensemble du spectre.

Il y a beaucoup de précédents. Si vous regardez les lignes directrices de la SFI concernant la façon de travailler dans les pays en développement pour une société minière, vous verrez un document important qui contient un chapitre entier portant sur les relations que vous entretenez avec les Autochtones. La société minière qui est ici n'a rien de cela à faire. Elle n'est assujettie à aucun genre de...

**Le sénateur Campbell :** Je pense que cela brouille les cartes. Ma question est la suivante. Y a-t-il des dirigeants des Premières Nations qui seraient disposés à présenter cette proposition d'une certaine manière afin que tout le monde puisse participer à une discussion active à ce sujet?

Actuellement, j'aurais de la difficulté à voir ce projet se réaliser sans le soutien complet des Premières Nations et la reconnaissance du fait qu'elles sont des nations. Les gens s'imaginent qu'elles sont unifiées. Elles ne le sont pas. Ce sont réellement des nations. Imaginez l'Europe dans les années 1800. Ce sont réellement des nations. Les nations doivent se rassembler afin de décider si c'est ce qu'elles veulent faire. Si elles décident que c'est le cas, alors je pense que nous sommes bien placés pour nous asseoir et en discuter.

**M. Laliberte :** Je crois qu'il s'agit de l'appel au rassemblement des nations autochtones souveraines afin qu'elles aident à gouverner le pays, et, comme je l'ai mentionné, que cela mène à l'établissement d'une troisième chambre. Ce projet ou cette initiative pourrait être le levier permettant d'envisager un contexte plus vaste ou un changement plus important.

La décision récemment rendue dans l'affaire *Daniels* concernant les droits des Métis a revigoré mes droits autochtones d'être un négociateur de traités. Dans ma région, c'est le Traité n° 10, alors les Métis devraient être inclus dans ce traité. Il y a le Traité n° 9. Rassemblons-les tous et incluons ce projet dans la façon dont nous allons aller de l'avant en tant que pays. Notre passé colonial n'est plus là. Faisons les choses en tant que pays, ce avec quoi nous vivons, ici, maintenant, et voici les traités. Ce sont les instruments qui ont créé le pays. Le fondement du Canada, ce sont les traités.

So instead of Crown lands, let's call them treaty lands because the Crown is just a figment of the British imagination over there. This is what we ought to deal with from here on. The sovereign title is held by the indigenous people. So bring the indigenous people in, and let's create a vessel that we can decide on how we're going to develop the roads —

**Senator Campbell:** It's backwards.

**Mr. Laliberte:** It's the other way, that's right.

**Senator Campbell:** Let the Aboriginal people come and say this is the vision that we have for this corridor and we need help, but we're prepared to sit down and work at this as a group of nations. Until we do that, nothing is going to move because the nations range from this size to this size. And you can't ignore this one here.

**Senator Wallin:** My question follows on that directly, which is we are where we are. We have the provincial structures, the regional structures, the federal-provincial relations, the western accords, all of those things are existing structures, and on the indigenous First Nations side we've got many groups in different forms that want development and jobs. We've got other groups that are opposed to that, on environmental or political purposes. So to even contemplate Senator Campbell's notion here, do you see a route — and this is not about the third house, it's about our existing structures — to put your part of the equation together with such different issues and belief systems that are at odds in the indigenous part of the equation?

**Mr. Laliberte:** The closest I could recommend is probably a prime minister calling all indigenous leaders of the land. I think that's your closest relationship between the Crown and the indigenous nations.

We've seen it with accords, the Kelowna Accord, and we've seen these gatherings take place. But a big issue like this, I think the Aboriginal people and the indigenous people need to know so that they can look into the future and see where this could lead to, the advantages and the disadvantages.

I think that dialogue needs to come from the Prime Minister level, because the Prime Minister also will be dealing with the premiers. This is also dealing with provincial policy, but the indigenous and treaty relations are probably at the Prime Minister and indigenous leaders' level, and the Metis and Inuit included as well.

**Senator Wallin:** And you believe that it would somehow be able in this project to come together, despite the differences that we've seen over pipelines and developments and all of that stuff?

Alors, au lieu de terres de la Couronne, appelons-les « terres visées par un traité », car la Couronne n'est que le fruit de l'imagination des Britanniques, là-bas. C'est avec cela que nous devons composer, à partir de maintenant. Le titre souverain est détenu par les Autochtones. Alors, intégrez les Autochtones, et créons un vaisseau qui nous permettra de décider de quelle façon nous allons concevoir les routes...

**Le sénateur Campbell :** C'est à l'envers.

**M. Laliberte :** Il s'agit de l'autre sens, c'est exact.

**Le sénateur Campbell :** Laissez les Autochtones venir nous parler de leur vision de ce corridor et du fait qu'ils ont besoin d'aide, nous dire qu'ils sont prêts à négocier et à travailler là-dessus en tant que groupe de nations. Tant que nous ne le ferons pas, rien ne va bouger, car la taille des nations va de ceci à cela. Et on ne peut pas en faire fi.

**La sénatrice Wallin :** Ma question est directement liée à ce qui précède, c'est-à-dire que nous en sommes là où nous en sommes. Nous disposons des structures provinciales, des structures régionales, de la relation fédérale-provinciale, des accords de l'Ouest... Toutes ces choses sont des structures existantes, et, du côté des nations autochtones, de nombreux groupes sous diverses formes veulent du développement et des emplois. D'autres groupes s'y opposent, pour des motifs environnementaux ou politiques. Alors, même pour envisager la notion du sénateur Campbell ici présent, voyez-vous une voie — et il ne s'agit pas de la troisième chambre, il est question de nos structures existantes — qui vous permettrait de tirer votre épingle du jeu, compte tenu de ces divers problèmes et systèmes de croyances qui sont en contradiction du point de vue des Autochtones?

**M. Laliberte :** La meilleure solution que je pourrais recommander, ce serait probablement qu'un premier ministre téléphone à tous les chefs autochtones du territoire. Je pense qu'il s'agit de votre relation la plus étroite entre la Couronne et les nations autochtones.

Nous l'avons constaté dans le cas des accords — l'accord de Kelowna —, et nous avons vu ces rassemblements se tenir. Mais, dans le cas d'un enjeu d'une telle importance, je pense que les Autochtones ont besoin de savoir afin qu'ils puissent regarder vers l'avenir et voir où ce projet pourrait les mener, les avantages et les inconvénients.

Je pense que le dialogue doit provenir de l'échelon du premier ministre, car il fera aussi affaire avec les premiers ministres provinciaux. Il s'agit également de s'occuper des politiques provinciales, mais les relations avec les Autochtones et les relations visées dans les traitées sont probablement à l'échelon du premier ministre et des chefs autochtones, et elles comprennent également les Métis et les Inuits.

**La sénatrice Wallin :** Et vous croyez qu'ils pourraient s'entendre, je ne sais trop comment, dans le cadre de ce projet, malgré les différends que nous avons observés au chapitre des pipelines et des progrès et tout ce genre de choses?

**Mr. Laliberte:** I can't say the green light will be given on the project, but with the contemplation and also on the guidance to the federal and provincial decision makers we may be overlooking basic responsibilities that may be come from the community level or from the bush, so to speak. All of that must come back to us.

That's why this whole research was brought forward in 2002. There is so much when you look at the trade issues such as the international trade commitments we're making and what we will be negotiating in the future. You have to get your products to market, so there is somebody thinking, but is somebody thinking of the impacts and the communities and the potential? There could be other potential as well. It could be a different-looking corridor by the time we have the discussion, and the technology might grow. Somebody brought up Zeppelins as an example when I was here. They said Zeppelins could carry freight and people without leaving a footprint.

The technology is a challenge; pipelines are one, railways are another, and roads are another, but in terms of ownership and maintenance, the northern people watch development drive by. We want to be part of it, so give us time. I think there will be an opportunity to be a part of it, but the bigger impact is the truth of who will pay for it and who will invest in it. It's the same thing with the CN Railway. Where did that money come from? Who invested at that time? We are at the cusp of that time again.

**Senator Wallin:** I agree.

**The Chair:** Are there any other questions? If there are no further questions, I want to thank our two witnesses.

Mr. Van Nostrand and Mr. Laliberte, thank you for your contributions. I hope you will continue to watch the witnesses as they come forward. As I mentioned, Mr. Laliberte, a fairly large contingent of representatives of First Nations from northern B.C. will be here as well. I'm sure they will have much to add, and we will continue to pursue that as well.

With that, senators, thank you very much. Meeting adjourned.

(The committee adjourned.)

**M. Laliberte :** Je ne peux pas dire que le feu vert sera donné au projet, mais avec la réflexion et à la lumière des conseils des décideurs fédéraux et provinciaux, nous faisons peut-être fi de responsabilités de base qui pourraient provenir de l'échelon communautaire, ou de la base, pour ainsi dire. Nous devons bénéficier des retombées de tout cela.

Voilà pourquoi toute cette recherche a été présentée en 2002. Il y a tant de choses, quand on regarde les enjeux commerciaux comme les engagements relatifs au commerce international que nous prenons et ce que nous allons négocier dans l'avenir... Vous devez acheminer vos produits vers le marché, alors il y a une personne qui réfléchit, mais cette personne pense-t-elle aux conséquences, aux collectivités et au potentiel? Il pourrait également y avoir d'autres potentiels. Ce pourrait être un corridor qui a un aspect différent, au moment où nous tenons les discussions, et la technologie pourrait évoluer. Une personne a mentionné les zeppelins en guise d'exemple quand j'étais ici. Elle a affirmé que les zeppelins pourraient transporter des marchandises et des personnes sans laisser d'empreinte.

La technologie pose problème; les pipelines en sont un, les chemins de fer en sont un autre, et les routes, encore un autre, mais, du point de vue de la propriété et de l'entretien, les gens du Nord regardent passer le développement. Nous voulons en faire partie, alors accordez-nous du temps. Je pense qu'il y aura une occasion d'en faire partie, mais la plus grande conséquence, c'est la vérité de qui va payer pour le projet et de qui va investir dedans. C'est la même chose pour le chemin de fer du CN. D'où provenait cet argent? Qui a investi à ce moment-là? Nous sommes de nouveau au début de cette période.

**La sénatrice Wallin :** Je suis d'accord.

**Le président :** Y a-t-il d'autres questions? S'il n'y en a pas d'autres, je veux remercier nos deux témoins.

Messieurs Van Nostrand et Laliberte, je vous remercie de votre contribution. J'espère que vous continuerez à regarder les témoins qui se présenteront. Comme je l'ai mentionné, monsieur Laliberté, un contingent assez important de représentants des Premières Nations du nord de la Colombie-Britannique comparaitra également. Je suis certain qu'ils auront beaucoup d'informations à ajouter, et nous allons continuer de recueillir ces renseignements également.

Sur ce, mesdames et messieurs les sénateurs, merci beaucoup. La séance est levée.

(La séance est levée.)

WITNESSES

**Wednesday, October 5, 2016**

*The School of Public Policy, University of Calgary:*

Andrei Sulzenko, Executive Fellow;

Garret Kent Fellows, Research Associate — Energy and Environmental Policy.

**Thursday, October 6, 2016**

*Innovation, Science and Economic Development Canada:*

Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Strategic Policy Sector;

Andre Arbour, Manager, Business and Regulatory Analysis, Telecommunications Policy Branch, Strategic Policy Sector.

**Wednesday, October 19, 2016**

*Bank of Canada:*

Stephen S. Poloz, Governor;

Carolyn Wilkins, Senior Deputy Governor.

**Thursday, October 20, 2016**

*Transport Canada:*

Sandra LaFortune, Director General, International Relations and Trade Policy, International and Intergovernmental Relations;

Craig Hutton, Director General, Strategic Policy, Strategic Policy & Innovation.

*SvN Architects + Planners:*

John Van Nostrand, Founding Principal.

*As an individual:*

Rick Laliberte.

TÉMOINS

**Le mercredi 5 octobre 2016**

*École de politique publique, Université de Calgary :*

Andrei Sulzenko, membre exécutif;

Garret Kent Fellows, associé de recherche — Politique énergétique et environnementale.

**Le jeudi 6 octobre 2016**

*Innovation, Sciences et Développement économique Canada :*

Adam Scott, directeur, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique;

Andre Arbour, gestionnaire, Analyse industrielle et réglementaire, Politique des télécommunications, Secteur de la politique stratégique.

**Le mercredi 19 octobre 2016**

*Banque du Canada :*

Stephen S. Poloz, gouverneur;

Carolyn Wilkins, première sous-gouverneure.

**Le jeudi 20 octobre 2016**

*Transports Canada :*

Sandra LaFortune, directrice générale, Relations internationales et la politique de commerce, Relations internationales et intergouvernementales;

Craig Hutton, directeur général, Politiques stratégiques, Politique stratégique et innovation.

*SvN Architects + Planners :*

John Van Nostrand, directeur fondateur.

*À titre personnel :*

Rick Laliberte.