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

Friday, December 2, 2016
Wednesday, December 7, 2016
Thursday, December 8, 2016

Issue No. 11

Consideration of a draft agenda (future business)

Eighth, ninth and tenth meetings:
Study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade

First meeting:
Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement

INCLUDING:
THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement, without amendment)
THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(The subject matter of those elements contained in Divisions 3, 4, 5, 6 and 7 of Part 4 of Bill C-29, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 22, 2016 and other measures)

APPEARING:
The Honourable François-Philippe Champagne, Parliamentary Secretary to the Minister of Finance

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 vendredi 2 décembre 2016
Le mercredi 7 décembre 2016
Le jeudi 8 décembre 2016

Fascicule nº 11

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

Première et deuxième réunions :
Teneur des éléments des sections 3, 4, 5, 6 et 7 de la partie 4 du projet de loi C-29, Loi no 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 22 mars 2016 et mettant en oeuvre d'autres mesures

Première réunion :
Projet de loi S-4, Loi mettant en œuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable

Y COMPRIS :
LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi S-4, Loi mettant en œuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable, sans amendement)
LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(La teneur des éléments des sections 3, 4, 5, 6 et 7 de la partie 4 du projet de loi C-29, Loi nº 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 22 mars 2016 et mettant en oeuvre d'autres mesures)

COMPARAÎT :
L'honorable François-Philippe Champagne, secrétaire parlementaire du ministre des Finances

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

52972-52984-42993

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	Massicotte
Campbell	Patterson
* Carignan, P.C. (or Martin)	Ringuette
	Smith
Greene	Tannas
* Harder, P.C. (or Bellemare)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and the order of the Senate of December 7, 2016, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator Mockler (*December 8, 2016*).

The Honourable Senator Mockler replaced the Honourable Senator Enverga (*December 6, 2016*).

The Honourable Senator Tannas replaced the Honourable Senator Oh (*December 2, 2016*).

The Honourable Senator Smith replaced the Honourable Senator McIntyre (*December 2, 2016*).

The Honourable Senator McIntyre replaced the Honourable Senator Smith (*December 2, 2016*).

The Honourable Senator Oh replaced the Honourable Senator Tannas (*December 1, 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	Massicotte
Campbell	Patterson
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Ringuette
	Smith
Greene	Tannas
* Harder, C.P. (ou Bellemare)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et l'ordre du Sénat du 7 décembre 2016, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Patterson a remplacé l'honorable sénateur Mockler (*le 8 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Mockler a remplacé l'honorable sénateur Enverga (*le 6 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Tannas a remplacé l'honorable sénateur Oh (*le 2 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Smith a remplacé l'honorable sénateur McIntyre (*le 2 décembre 2016*).

L'honorable sénateur McIntyre a remplacé l'honorable sénateur Smith (*le 2 décembre 2016*).

L'honorable sénateur Oh a remplacé l'honorable sénateur Tannas (*le 1er décembre 2016*).

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, November 29, 2016:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Greene, seconded by the Honourable Senator Runciman, for the second reading of Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Stephen Greene moved, seconded by the Honourable Senator Yonah Martin, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce.

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

ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 29 novembre 2016 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Greene, appuyée par l'honorable sénateur Runciman, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-4, Loi mettant en œuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Stephen Greene propose, appuyé par l'honorable sénatrice Yonah Martin que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Charles Robert

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Friday, December 2, 2016
(41)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 8:59 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Day, Enverga, Greene, Massicotte, McIntyre, Oh and Ringuette (7).

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 Tuesday, November 29, 2016, the committee began its examination of Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement.

APPEARING:

The Honourable François-Philippe Champagne, Parliamentary Secretary to the Minister of Finance.

WITNESSES:

Department of Finance Canada:

Brian Ernewein, General Director, Tax Policy Branch;

Stephanie Smith, Senior Chief, Tax Legislation Division, Tax Policy Branch.

The chair made a statement.

Mr. Champagne made a statement and, together with Mr. Ernewein and Ms. Smith, answered questions.

At 9:48 a.m., the committee suspended.

At 9:50 a.m., the committee resumed.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le vendredi 2 décembre 2016
(41)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui à 8 h 59, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Day, Enverga, Greene, Massicotte, McIntyre, Oh et Ringuette (7).

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 mardi 29 novembre 2016, le comité entreprend l'étude du projet de loi S-4, Loi mettant en œuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable.

COMPARAÎT :

L'honorable François-Philippe Champagne, secrétaire parlementaire du ministre des Finances.

TÉMOINS :

Ministère des Finances Canada :

Brian Ernewein, directeur général, Direction de la politique de l'impôt;

Stephanie Smith, chef principale, Division de la législation de l'impôt, Direction de la politique de l'impôt.

Le président prend la parole.

M. Champagne fait un exposé, puis avec M. Ernewein et Mme Smith, répond aux questions.

À 9 h 48, la séance est suspendue.

À 9 h 50, la séance reprend.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-4, Loi mettant en œuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable.

Il est convenu de reporter l'adoption du titre.

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that the chair report Bill S-4 to the Senate.

At 9:53 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi S-4 au Sénat.

À 9 h 53, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, December 7, 2016
(42)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4:20 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

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

Other senators present: The Honourable Senators Moore and Wallin (2).

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. (*For the full text of the order of reference, see Issue No. 8 of the committee proceedings.*)

WITNESSES:

As an individual:

The Honourable Gerry St. Germain, P.C., former senator.

First Nations Financial Management Board:

Harold Calla, Executive Chair.

As an individual:

The Honourable Bob Rae, P.C., O.C., Q.C.

The chair made a statement.

Mr. St. Germain made a statement and, together with Mr. Calla, answered questions.

OTTAWA, le mercredi 7 décembre 2016
(42)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui à 16 h 20, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

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

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Moore et Wallin (2).

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 étudie, en vue de produire un rapport, la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 8 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

L'honorable Gerry St. Germain, C.P., ancien sénateur.

Conseil de gestion financière des Premières Nations :

Harold Calla, président exécutif.

À titre personnel :

L'honorable Bob Rae, C.P., O.C., c.r.

Le président prend la parole.

M. St. Germain fait un exposé, puis avec M. Calla, répond aux questions.

At 5:19 p.m., the committee suspended.

At 5:23 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Rae made a statement and answered questions.

At 6:20 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

À 17 h 19, la séance est suspendue.

À 17 h 23, la séance reprend.

Le président prend la parole.

M. Rae fait un exposé, puis répond aux questions.

À 18 h 20, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Thursday, December 8, 2016
(43)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:32 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Campbell, Day, Greene, Patterson, Ringuette, Smith, Tannas and Tkachuk (8).

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

In attendance: Brett Capstick and Michaël Lambert-Racine, 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. (*For the full text of the order of reference, see Issue No. 8 of the committee proceedings*.)

WITNESSES:

Canadian International Freight Forwarders Association:

Ruth Snowden, Executive Director (by video conference).

Railway Association of Canada:

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer.

The chair made a statement.

Ms. Snowden made a statement and answered questions.

At 11:06 a.m., the committee suspended.

At 11:08 a.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Bourque made a statement and answered questions.

At 11:59 a.m., the committee suspended.

OTTAWA, le jeudi 8 décembre 2016
(43)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui à 10 h 32, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Campbell, Day, Greene, Patterson, Ringuette, Smith, Tannas et Tkachuk (8).

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

Également présents : Brett Capstick et Michaël Lambert-Racine, 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 étudie, en vue de produire un rapport, la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 8 des délibérations du comité*.)

TÉMOINS :

Association des transitaires internationaux canadiens :

Ruth Snowden, directrice générale (par vidéoconférence).

Association des chemins de fer du Canada :

Michael Bourque, président-directeur général.

Le président prend la parole.

Mme Snowden fait un exposé, puis répond aux questions.

À 11 h 6, la séance est suspendue.

À 11 h 8, la séance reprend.

Le président prend la parole.

M. Bourque fait un exposé, puis répond aux questions.

À 11 h 59, la séance est suspendue.

At 12:02 p.m., pursuant to rule rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 12:14 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

À 12 h 2, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos pour étudier un projet de rapport (travaux futurs).

À 12 h 14, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Monday, December 5, 2016

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce has the honour to present its

EIGHTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement, has, in obedience to the order of reference of November 29, 2016, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

Monday, December 5, 2016

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce has the honour to table its

NINTH REPORT

Your committee, which was authorized to examine the subject matter of those elements contained in Divisions 3, 4, 5, 6 and 7 of Part 4 of Bill C-29, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 22, 2016 and other measures, has, pursuant to the motion adopted by the Senate on November 22, 2016, examined the said subject matter and now reports as follows.

The committee held meetings on November 30th and December 1st, 2016, during which it heard from nine officials from two federal departments, as well as representatives from the academic and financial services sectors.

DIVISION 3: AMENDMENTS TO THE *CANADA EDUCATION SAVINGS ACT*

Division 3 would amend the *Canada Education Savings Act* to address the replacement of the Canada Child Tax Benefit with the Canada Child Benefit, and their use as an eligibility criterion for the Canada Learning Bond.

An official from Employment and Social Development Canada informed the committee that Division 3 would amend the eligibility criterion for the Canada Learning Bond to include both the family's adjusted income and its number of children.

DIVISION 4: AMENDMENTS TO THE *CANADA DISABILITY SAVINGS ACT*

Division 4 would amend the *Canada Disability Savings Act* because of the replacement of the term "Canada Child Tax Benefit" with the term "Canada Child Benefit." It would also amend the term "phase-out income," which is the income threshold above which the amount of the Canada Disability Savings Bond begins to be reduced.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le lundi 5 décembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce a l'honneur de présenter son

HUITIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-4, Loi mettant en oeuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable, a, conformément à l'ordre de renvoi du 29 novembre 2016, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le lundi 5 décembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce a l'honneur de déposer son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé à étudier la teneur des éléments des sections 3, 4, 5, 6 et 7 de la partie 4 du projet de loi C-29, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 22 mars 2016 et mettant en œuvre d'autres mesures, a, conformément à la motion adoptée par le Sénat le 22 novembre 2016, examiné ladite teneur de ces éléments et en fait maintenant rapport comme il suit.

Le comité a tenu, les 30 novembre et 1er décembre 2016, des réunions au cours desquelles il a entendu les témoignages de neuf responsables de deux ministères fédéraux, ainsi que de représentants des milieux universitaire et financier.

SECTION 3 : MODIFICATIONS À LA *LOI CANADIENNE SUR L'ÉPARGNE-ÉTUDES*

La section 3 propose de modifier la *Loi canadienne sur l'épargne-études* de manière à rendre compte du remplacement de la prestation fiscale canadienne pour enfants par l'allocation canadienne pour enfants, et de leur emploi comme critère d'admissibilité au bon d'études canadien.

Un responsable d'Emploi et Développement social Canada a informé le comité que la section 3 modifierait les critères d'admissibilité au bon d'études canadien de manière à y inclure le revenu familial rajusté et le nombre d'enfants.

SECTION 4 : MODIFICATIONS À LA *LOI CANADIENNE SUR L'ÉPARGNE-INVALIDITÉ*

La section 4 propose de modifier la *Loi canadienne sur l'épargne-invalidité*en raison du remplacement du terme « prestation fiscale canadienne pour enfants » par le terme « allocation canadienne pour enfants ». Elle propose aussi de modifier le terme « revenu de transition », qui représente le seuil de revenu au-dessus duquel le montant du bon canadien pour l'épargne-invalidité commence à être réduit.

An official from Employment and Social Development Canada told the committee that eligibility for the Canada Disability Savings Bond, which is a federal contribution to the registered disability savings plans of low-income Canadians, was established with reference to the Canada Child Tax Benefit. The current income threshold for eligibility for the Canada Disability Savings Bond is $26,364. Bill C-29 would align that threshold with the Canada Child Benefit, which is currently $30,000.

Un responsable d'Emploi et Développement social Canada a indiqué au comité que l'admissibilité au bon canadien pour l'épargne-invalidité, qui constitue une cotisation fédérale aux régimes enregistrés d'épargne-invalidité des Canadiens à faible revenu, a été établie en tenant compte de la prestation fiscale canadienne pour enfants. Le seuil de revenu actuel pour l'admissibilité au bon canadien pour l'épargne-invalidité est de 26 364 $. Le projet de loi C-29 harmoniserait ce seuil avec l'allocation canadienne pour enfants, qui est actuellement de 30 000 $.

DIVISION 5: AMENDMENTS TO THE *BANK ACT*

Division 5 would amend the *Bank Act* to consolidate existing consumer protection provisions and to create a new financial consumer protection framework that would apply to banks. Most of the proposed framework, which would be contained in proposed Part XII.2, currently exists in the Act and associated regulations.

The purpose of proposed Part XII.2 would be to establish a comprehensive and exclusive financial consumer protection framework in relation to banks' dealings with their customers and the public in order to: "provide those customers and the public with uniform protection on a national level; allow [banks] to carry on the business of banking, consistently and efficiently on a national level; and ensure the uniform supervision of [banks] and enforcement of provisions relating to the protection of their customers and of the public." The intention of the federal framework proposed in Part XII.2 is to supersede any provincial provisions related to either consumer protection or banks' business practices regarding consumers.

Proposed Part XII.2 would be based on the following principles:

- Basic banking services should be accessible.
- Disclosure should enable a bank's customers and the public to make informed financial decisions.
- A bank's customers and the public should be treated fairly.
- Complaints processes should be impartial, transparent and responsive.
- A bank should act responsibly, considering its customers and the public, as well as the efficiency of its business operations.

As well, Division 5 would require a bank's directors to designate a committee of the board of directors that would, among other things, ensure management's compliance with the

SECTION 5 : MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LES BANQUES*

La section 5 propose de modifier la *Loi sur les banques* afin de consolider les dispositions existantes sur la protection des consommateurs et de créer un nouveau régime de protection des consommateurs en matière financière applicable aux banques. Le régime existe déjà en grande partie dans la *Loi* et dans les dispositions réglementaires afférentes; la section 5 consoliderait ces dispositions dans la nouvelle partie XII.2.

L'objet de la partie XII.2 proposée serait d'établir un régime de protection des consommateurs en matière financière complet et exclusif pour encadrer les relations des banques avec leurs clients et le public relativement aux produits et services bancaires, et ce, afin? « de fournir aux clients et au public une protection uniforme à l'échelle nationale; de permettre aux [banques] d'exercer leurs opérations bancaires de façon cohérente et avec efficacité à cette échelle; et d'assurer l'uniformité dans la supervision des [banques] et le contrôle d'application des dispositions relatives à la protection des clients et du public ». Le régime fédéral proposé à la partie XII.2 aurait prépondérance sur les dispositions provinciales relatives tant à la protection des consommateurs qu'aux pratiques commerciales qu'exercent les banques à l'égard de leurs clients.

La partie XII.2 proposée serait fondée sur les principes ci-après :

- Les services bancaires de base devraient être accessibles.
- Les communications devraient permettre aux clients des banques et au public de prendre des décisions financières éclairées.
- Les clients des banques et le public devraient être traités de façon juste.
- Les processus visant les réclamations devraient être impartiaux, transparents et adaptables.
- Les banques devraient agir de façon responsable, en tenant compte de leurs clients et du public ainsi que de l'efficacité de leurs opérations commerciales.

La section 5 exigerait en outre que les administrateurs de la banque désignent l'un des comités du conseil d'administration pour, entre autres choses, veiller à ce que la direction respecte le

proposed framework. A bank's director would also be required to report to the Commissioner of the Financial Consumer Agency of Canada (FCAC) in relation to the committee's activities.

Other provisions in proposed Part XII.2 relate to access to basic banking services, business practices, disclosure, complaints, accountability and regulations.

An official from the Department of Finance informed the committee that the proposed consolidation of existing financial consumer protection provisions would demonstrate the comprehensive nature of the framework, make provisions easier for Canadians to understand and ensure consistency across banking products and services.

According to the Canadian Bankers Association, the proposed consolidation would improve the efficiency of financial services regulation, ensure consistency across the country, prevent confusion among consumers, maximize product availability and augment the FCAC's capacity to fulfil its mandate. However, the Public Interest Advocacy Centre suggested that the proposed consolidation would result in a more rigid framework.

Officials from the Department of Finance and the FCAC, as well as the Ombudsman for Banking Services and Investments, suggested that the principles on which the proposed framework would be based would clarify the interpretation that should be given to the consumer provisions contained in the proposed framework. The Ombudsman for Banking Services and Investments also said that the proposed principles are appropriate and well-founded. In the view of the Public Interest Advocacy Centre, however, the legal impact of the proposed principles is unclear.

Regarding the amendments that would affirm the proposed framework's paramountcy over provincial consumer protection provisions, the Department stated that the intention is avoid overlap between federal and provincial rules, and ensure that bank-related consumer protection provisions are clear, comprehensive and uniform across the country. However, the Public Interest Advocacy Centre did not support the proposed amendments related to the proposed framework's paramountcy. According to it, consumer protection rules that apply to credit unions in a number of provinces would provide consumers with protection that is better than that which would exist in the proposed framework. As a result, consumers could have a disincentive to use banks to meet their financial service needs. It also suggested that Quebec's consumer protection rules could be found to be inoperative following enactment of the proposed amendments, which could result in constitutional challenges and legal uncertainty.

régime proposé. Les administrateurs de la banque seraient aussi tenus de rendre compte des activités du comité au commissaire de l'Agence de la consommation en matière financière du Canada (ACFC).

Les autres dispositions de la partie XII.2 proposée concernent l'accès aux services bancaires de base, les pratiques commerciales, la communication, les réclamations, la reddition de comptes et les règlements.

Un responsable du ministère des Finances a informé le comité que la consolidation des dispositions existantes sur la protection des consommateurs témoignerait de l'exhaustivité du régime, faciliterait la compréhension des dispositions pour les Canadiens et assurerait l'uniformité de l'ensemble des produits et services bancaires.

D'après l'Association des banquiers canadiens, la consolidation proposée améliorerait l'efficacité de la réglementation des services financiers, assurerait l'uniformité dans l'ensemble du pays, éviterait la confusion chez les consommateurs, optimiserait la disponibilité des produits et permettrait à l'ACFC de mieux s'acquitter de son mandat. Le Centre pour la défense de l'intérêt public a toutefois indiqué que la consolidation proposée donnerait lieu à un régime plus rigide.

Les responsables du ministère des Finances et de l'ACFC, ainsi que l'Ombudsman des services bancaires et d'investissement, ont fait valoir que les principes sur lesquels reposerait le régime préciseraient la façon dont les dispositions sur les consommateurs contenues dans le régime doivent être interprétées. L'Ombudsman des services bancaires et d'investissement a aussi indiqué que les principes proposés sont pertinents et bien fondés. De l'avis du Centre pour la défense de l'intérêt public, cependant, l'effet juridique des principes proposés est incertain.

En ce qui concerne les modifications qui confirmeraient la prépondérance du régime sur les dispositions provinciales en matière de protection des consommateurs, le Ministère a déclaré que l'idée est d'éviter les chevauchements entre les règles fédérales et provinciales et de faire en sorte que les dispositions sur la protection des consommateurs en matière bancaire soient claires, complètes et uniformes à l'échelle du pays. Quant à lui, le Centre pour la défense de l'intérêt public n'a pas appuyé les modifications relatives à la prépondérance du régime proposé. Selon lui, les règles sur la protection des consommateurs qui s'appliquent aux coopératives de crédit dans un certain nombre de provinces offriraient aux consommateurs une protection qui surpasse celle qui serait offerte en vertu du régime proposé; ainsi, pour les consommateurs, il pourrait être désavantageux de recourir aux banques pour leurs besoins en matière de services financiers. Le Centre a aussi indiqué que les règles du Québec en matière de protection des consommateurs pourraient devenir inopérantes à la suite de l'adoption des modifications proposées, ce qui pourrait donner lieu à des contestations constitutionnelles et à un flou juridique.

The Department indicated that the proposed amendments would provide improvements in the following areas: access to basic banking services; rules in relation to business practices; disclosure of information by banks to consumers; public reporting regarding complaints; and the accountability of banks' management teams in relation to consumer protection. The Ombudsman for Banking Services and Investments supported these proposed changes, suggesting that they would provide important clarifications.

Le Ministère a mentionné que les modifications proposées entraîneraient des améliorations dans les domaines suivants : l'accès aux services bancaires de base, les règles sur les pratiques commerciales, la communication de l'information aux consommateurs par les banques, la présentation des rapports destinés au public relativement aux plaintes, et la reddition de comptes par les équipes de gestion des banques en ce qui concerne la protection des consommateurs. L'Ombudsman des services bancaires et d'investissement a appuyé ces modifications, indiquant qu'elles offriraient d'importantes précisions.

In the view of the Public Interest Advocacy Centre, the proposed framework would not address existing issues related to bank's business practices. In particular, it mentioned that the proposed framework would not prohibit banks from unilaterally changing provisions in their terms and conditions or from unilaterally including, in those terms and conditions, provisions that deny liability for their errors or negligence. It highlighted Ireland's *Consumer Protection Code* as a regime that provides relatively better protection to consumers, noting that Ireland's Code requires banks to act with due skill, care and diligence in the best interests of its customers.

Selon le Centre pour la défense de l'intérêt public, le régime proposé ne réglerait pas les problèmes actuels relatifs aux pratiques commerciales des banques. Il a plus particulièrement indiqué que le régime proposé n'empêcherait pas les banques de modifier unilatéralement leurs conditions d'utilisation ou d'ajouter unilatéralement à ces conditions des dispositions les dégageant de toute responsabilité relativement à leurs erreurs ou leur négligence. Le Centre a cité l'exemple du *Consumer Protection Code* de l'Irlande, qui offre aux consommateurs une protection relativement meilleure, soulignant que le code irlandais assujettit les banques à une obligation de compétence, de prudence et de diligence raisonnables dans l'intérêt supérieur de leurs clients.

The ADR Chambers Banking Ombuds Office supported a number of the proposed amendments in relation to complaints resolution. It made particular mention of proposed provisions that would ensure that banks provide external complaints bodies with all of the information and documentation that are needed to conduct thorough and meaningful investigations of consumer complaints, and that would benefit consumers by helping to ensure that the information received is easy to understand. According to the Public Interest Advocacy Centre, however, the proposed framework would not address existing issues related to complaints resolution; for example, a bank could still choose the external ombuds service that it wishes to use.

ADR Chambers — Bureau de l'Ombudsman des services bancaires a appuyé un certain nombre des modifications proposées relativement à la résolution des plaintes. L'organisme a insisté sur les dispositions qui feraient en sorte que les banques soient tenues de fournir aux organismes externes d'examen des plaintes tous les renseignements et toute la documentation nécessaires pour mener des enquêtes complètes et sérieuses sur les plaintes des consommateurs, et qui profiteraient aux consommateurs en faisant en sorte que l'information obtenue soit facile à comprendre. Toutefois, selon le Centre pour la défense de l'intérêt public, le régime proposé ne réglerait pas les problèmes actuels relatifs à la résolution des plaintes; par exemple, une banque pourrait encore recourir aux services de l'ombudsman externe de son choix.

Carleton University professor Saul Schwartz, who appeared as an individual, supported the inclusion of the proposed framework in the Act, but — given its proposed paramountcy — only to the extent that its provisions are at least as strong as provincial consumer protection provisions.

Saul Schwartz, professeur à l'Université Carleton, qui a comparu à titre personnel, a appuyé l'inclusion du cadre proposé à la *Loi*, mais, étant donné la prépondérance envisagée, seulement dans la mesure où ses dispositions seraient au moins aussi rigoureuses que les dispositions provinciales en matière de protection des consommateurs.

In addition, Mr. Schwartz suggested that banks treat low-income customers in an indifferent and disrespectful manner, which would be inconsistent with the proposed principle that banks should treat their customers fairly. In providing an example of banks' treatment of low-income customers, he said that banks have been reluctant to help these customers establish a registered education savings plan, which may explain why only one third of eligible Canadians receive the Canada Learning Bond. In his view, regulations that will be enacted following the coming into force of Division 5 should require banks to undertake empirical investigations of their treatment of low-income customers; the

En outre, M. Schwartz a indiqué que les banques traitent les consommateurs à faible revenu avec indifférence et mépris, ce qui est incompatible avec le principe proposé selon lequel les banques devraient traiter leurs clients équitablement. Pour illustrer ses propos sur la façon dont les banques traitent les clients à faible revenu, M. Schwartz a mentionné que les banques sont réticentes à aider ces clients à établir un régime enregistré d'épargne-études, ce qui pourrait expliquer pourquoi seulement le tiers des Canadiens admissibles reçoivent le bon d'études canadien. À son avis, le règlement qui sera pris après l'entrée en vigueur de la section 5 devrait exiger des banques qu'elles réalisent une

aforementioned committee of the board of directions that is proposed in Division 5 could be responsible for such investigations, with directors held liable for non-compliance with this obligation.

The Public Interest Advocacy Centre proposed that Division 5 should be withdrawn from Bill C-29. In its opinion, the Department should undertake public consultations with a view to developing a new financial consumer protection framework that would be comprehensive, more effective, enforceable and consistent with Canada's constitutional regime. According to it, such a framework could establish minimum protections across provinces. It also suggested that this framework should be developed as part of the upcoming review of the Act.

As an alternative to the framework proposed in Division 5, Mr. Schwartz advocated the creation of an organization that would be similar to the U.S. Consumer Financial Protection Bureau. In his view, such an organization would be more effective than the FCAC, which is limited in its ability to make and enforce rules. He said that, at a minimum, such an organization could generate knowledge that the provinces could use to implement better consumer protection measures at their level; particular mention was made of the alternative financial services sector, such as payday lenders, pawn shops and cheque cashing services. As well, he stated that such an organization could develop federal regulations to improve protections for financial consumers.

The FCAC mentioned that, in anticipation of the framework proposed in Division 5, it has developed a new supervisory framework that will be launched in spring 2017. The Canadian Bankers Association supported the FCAC's sole oversight of the proposed framework.

Because witnesses had contrasting views about the financial consumer protection framework proposed in Division 5, the committee believes that — if Division 5 is enacted in its current form — the proposed framework should be comprehensively examined as part of the 2019 review of the Act.

DIVISION 6: AMENDMENTS TO THE *ROYAL CANADIAN MINT ACT*

Division 6 would amend the *Royal Canadian Mint Act* to allow the Royal Canadian Mint to generate profits from its dealings with the Government of Canada or its agents. It would also confirm that certain non-circulating $350 coins are legal tender, and would allow directors of the Mint to be appointed without experience in the field of metal fabrication or production, industrial relations or a related field.

As well, Division 6 would provide the Mint with new powers that are subject to approval by the Minister of Finance and are consistent with the Mint's most recently approved corporate plan.

enquête empirique sur la façon dont elles traitent les consommateurs à faible revenu; le susdit comité du conseil d'administration que l'on propose à la section 5 pourrait être chargé d'une telle enquête, et les administrateurs pourraient être tenus responsables de toute non-conformité éventuelle.

Le Centre pour la défense de l'intérêt public a prétendu que la section 5 devrait être retirée du projet de loi C-29. Selon le Centre, le Ministère devrait tenir des consultations publiques en vue d'élaborer un régime de protection des consommateurs en matière financière qui soit complet, plus efficace, applicable et conforme au régime constitutionnel du Canada. D'après l'organisme, un tel cadre pourrait établir des garanties minimales dans les provinces. Il a aussi indiqué que ce régime devrait être élaboré dans le cadre du prochain examen de la *Loi*.

Comme solution de rechange au régime proposé à la section 5, M. Schwartz a proposé la création d'un organisme qui serait semblable au Consumer Financial Protection Bureau des É.-U. Selon lui, une telle entité serait plus efficace que l'ACFC, dont la capacité à établir et faire appliquer des règles est limitée. Il a déclaré que, à tout le moins, un organisme du genre pourrait produire des données que les provinces pourraient utiliser pour mettre en œuvre de meilleures mesures de protection des consommateurs; il a notamment été question des fournisseurs de services financiers parallèles, tels que les entreprises de prêt sur salaire, les prêteurs sur gages et les services d'encaissement de chèques. Il a également indiqué qu'un tel organisme pourrait élaborer des règlements fédéraux pour améliorer la protection des consommateurs en matière financière.

L'ACFC a mentionné que, en vue du régime proposé à la section 5, elle a établi un nouveau cadre de supervision qui sera lancé au printemps 2017. L'Association des banquiers canadiens a appuyé l'idée que le régime proposé soit sous l'unique supervision de l'ACFC.

Compte tenu des divergences d'opinions entre les témoins au sujet du régime de protection des consommateurs en matière financière proposé à la section 5, le comité est d'avis que, si la section 5 est adoptée dans sa forme actuelle, le régime proposé devrait faire l'objet d'un examen exhaustif dans le cadre de l'examen de la *Loi* en 2019.

SECTION 6 : MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LA MONNAIE ROYALE CANADIENNE*

La section 6 propose de modifier la *Loi sur la Monnaie royale canadienne* de manière à autoriser la Monnaie royale canadienne à réaliser des bénéfices dans ses activités avec le gouvernement du Canada ou ses mandataires. Les modifications confirmeraient aussi que certaines pièces de 350 $ hors circulation ont cours légal, et autoriseraient la nomination à la Monnaie royale d'administrateurs n'ayant pas d'expérience dans le domaine de la fabrication ou de la production des métaux, en relations industrielles, ou dans domaine connexe.

De plus, aux termes de la section 6, la Monnaie royale obtiendrait de nouveaux pouvoirs qui sont assujettis à l'approbation du ministre des Finances et qui sont conformes

In particular, the Mint would be able to issue, promote, deal in or trade in financial services and products related to gold, silver and other metals.

An official from the Department of Finance told the committee that the Mint's ability to generate profits from its dealings with the Government of Canada would foster innovation, and would lead to lower overall costs for the Government.

In its written submission to the Committee, the Mint noted that the amendments proposed in Division 6 would help to clarify the Mint's mandate and greatly expand the pool of potential candidates for appointment to its board of directors.

DIVISION 7: AMENDMENTS TO THE *FINANCIAL ADMINISTRATION ACT*, THE *BANK OF CANADA ACT* AND THE *CANADA MORTGAGE AND HOUSING CORPORATION ACT*

Division 7 would amend the *Financial Administration Act*, the *Bank of Canada Act* and the *Canada Mortgage and Housing Corporation Act* to provide explicit authorities for existing activities or operations of the Minister of Finance, to give the Department of Finance greater operational flexibility in relation to its management of Crown funds, and to offer new tools to certain Crown corporations to safeguard their assets.

An official from the Department of Finance informed the committee that Division 7 would explicitly authorize the continuation of a number of activities that are currently ongoing, including the Minister of Finance's power to enter into contracts that hedge against currency exchange risks or to make payments that reduce the public debt, as well as the Bank of Canada's power to manage the Crown Borrowing Program that facilitates the lending of government funds to Crown corporations. According to the official, at the present time, these activities are deemed to be within the power of their respective authorities; the proposed amendments would provide greater clarity in this regard.

Furthermore, the Bank of Canada noted that Division 7 would allow it to offer custodial services to Canada Mortgage and Housing Corporation (CMHC) in relation to the management and safeguarding of assets. It would also enable the Bank to pay interest on CMHC deposits.

APPENDIX — List of Witnesses

Meeting of December 1, 2016

Richard Bilodeau, Director, Supervision and Promotion Branch (Financial Consumer Agency of Canada)

Sarah Bradley, Ombudsman and CEO (Ombudsman Banking Services and Investments)

au dernier plan d'entreprise approuvée de la Monnaie royale canadienne. Cette dernière pourrait notamment émettre, promouvoir et échanger des produits financiers — et promouvoir et échanger des services financiers — relatifs à l'or, à l'argent et à d'autres métaux, et en faire le commerce.

Un responsable du ministère des Finances a indiqué au comité que la capacité de la Monnaie royale à réaliser des profits dans ses activités avec le gouvernement du Canada favoriserait l'innovation et entraînerait une réduction des coûts généraux pour le gouvernement.

Dans son mémoire au comité, la Monnaie royale a mentionné que les modifications proposées à la section 6 aideraient à préciser le mandat de la Monnaie royale et élargiraient considérablement le bassin des candidats potentiels à son conseil d'administration.

SECTION 7 : MODIFICATIONS À LA *LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES*, À LA *LOI SUR LA BANQUE DU CANADA* ET À LA *LOI SUR LA SOCIÉTÉ CANADIENNE D'HYPOTHÈQUES ET DE LOGEMEMENT*

La section 7 propose de modifier la *Loi sur la gestion des finances publiques*, la *Loi sur la Banque du Canada* et la *Loi sur la Société canadienne d'hypothèques et de logement* de manière à donner au ministre des Finances des pouvoirs explicites à l'égard d'activités ou d'opérations existantes, à offrir au ministère des Finances une plus grande souplesse opérationnelle relativement à sa gestion des fonds de l'État, et à offrir à certaines sociétés d'État de nouveaux outils pour protéger leurs actifs.

Un responsable du ministère des Finances a informé le comité que la section 7 autoriserait expressément la poursuite d'un certain nombre d'activités en cours, y compris le pouvoir du ministre des Finances de passer des marchés qui offrent une protection contre les risques de change ou de faire des paiements qui réduisent la dette publique, ainsi que le pouvoir de la Banque du Canada de gérer le Programme d'emprunt des sociétés d'État, qui facilite le prêt de fonds du gouvernement aux Sociétés d'État. Selon le responsable du Ministère, à l'heure actuelle, ces activités sont réputées relever de leurs pouvoirs respectifs; les modifications proposées préciseraient les choses à cet égard.

De plus, la Banque du Canada a mentionné que la section 7 lui permettrait d'offrir des services de dépositaire à la Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) relativement à la gestion et la protection des actifs. Elle permettrait aussi à la Banque de verser des intérêts sur les dépôts de la SCHL.

ANNEXE — Liste de témoins

Réunion du 1 décembre 2016

Richard Bilodeau, directeur, Direction de la supervision et de la promotion (Agence de la consommation en matière financière du Canada)

Sarah Bradley, ombudsman et chef de la direction (Ombudsman des Services Bancaires et d'Investissement)

Thérèse Couture, Director, Funds Management and Banking Department (Bank of Canada)

Toni Gravelle, Chief, Financial Markets Department (Bank of Canada)

Andrew Kidd, Senior Legal Counsel, Executive and Legal Services Department (Bank of Canada)

John Lawford, Executive Director and General Counsel (Public Interest Advocacy Centre)

Anthony Polci, Vice President, Government Relations (Canadian Bankers Association)

Marshall Schnapp, Ombudsman (ADR Chambers Banking Ombuds Office)

Saul Schwartz, Professor and PhD Coordinator, School of Public Policy and Administration, Carleton University (As an Individual)

Meeting of November 30, 2016

Glenn Campbell, Director, Financial Institutions Division, Financial Sector Policy Branch (Department of Finance Canada)

Michelle Demery, Director, Programs Division, Office for Disability Issues, Income Security and Social Development Branch (Employment and Social Development Canada (ESDC))

Jean-François Girard, Chief, Financial Institutions Division, Financial Sector Policy Branch (Department of Finance Canada)

Mark Joshua, Senior Economist, Funds Management Division, Financial Sector Policy Branch (Department of Finance Canada)

Jessica Kerr, Director General, Canada Education Savings Program (Employment and Social Development Canada (ESDC))

Nicolas Moreau, Director, Funds Management Division, Financial Sector Policy Branch (Department of Finance Canada)

Christine Nagy, Analyst, Operational Policy and Legislation, Program Operations Division (Employment and Social Development Canada (ESDC))

Eleanor Ryan, Senior Chief, Financial Institutions Division, Financial Sector Policy Branch (Department of Finance Canada)

James Wu, Chief, Funds Management Division, Financial Sector Policy Branch (Department of Finance Canada)

Thérèse Couture, directrice, Département de la Gestion financière et des Opérations bancaires (Banque du Canada)

Toni Gravelle, chef, Département des Marchés financiers (Banque du Canada)

Andrew Kidd, conseiller juridique principal, Département des Services à la Haute Direction et Services juridiques (Banque du Canada)

John Lawford, directeur exécutif et avocat général (Centre pour la défense de l'intérêt public)

Anthony Polci, vice-président, Relations gouvernementales (Association des banquiers canadiens)

Marshall Schnapp, ombudsman (Chambres ADR Bureau Bancaire Ombuds)

Saul Schwartz, professeur et coordonnateur du programme de doctorat, École d'administration et de politique publique, Université Carleton (À titre personnel)

Réunion du 30 novembre 2016

Glenn Campbell, directeur, Division des institutions financières, Direction de la politique du secteur financier (Ministère des Finances Canada)

Michelle Demery, directrice, Division des programmes, Bureau de la condition des personnes handicapées, Direction générale de la sécurité du revenu et du développement social (Emploi et Développement social Canada (EDSC))

Jean-François Girard, chef, Division des institutions financières, Direction de la politique du secteur financier (Ministère des Finances Canada)

Mark Joshua, économiste principal, Division de la gestion des fonds, Direction de la politique du secteur financier (Ministère des Finances Canada)

Jessica Kerr, directrice générale, Program canadien pour l'épargne-études (Emploi et Développement social Canada (EDSC))

Nicolas Moreau, directeur, Division de la gestion des fonds, Direction de la politique du secteur financier (Ministère des Finances Canada)

Christine Nagy, analyste, Politiques opérationnelles et législation, Division des opérations du programme (Emploi et Développement social Canada (EDSC))

Eleanor Ryan, chef principal, Division des institutions financières, Direction de la politique du secteur financier (Ministère des Finances Canada)

James Wu, chef, Division de la gestion des fonds, Direction de la politique du secteur financier (Ministère des Finances Canada)

Le vice-président,

JOSEPH A. DAY

Deputy Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Friday, December 2, 2016

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, to which was referred Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement, met this day at 8:59 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Joseph Day (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Good morning. My name is Joseph Day and I am the deputy chair of this committee, filling in for Senator David Tkachuk, from Saskatchewan, who regretfully is unable to be here today.

Today we are here to examine Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement already in existence.

Although in practice most government bills are introduced in the House of Commons, government bills may be introduced in the Senate, and this is one of those exceptions. The bill was read a first time in the Senate by the Government Representative in the Senate on November 1, 2016.

Senators, we have received the clause-by-clause briefing binder supplied by the department, as well as a copy of the bill, the legislative summary and a briefing note from analysts at the Library of Parliament. If you are missing any of these materials today, we have some extra copies here for you. Please signal the clerk, which some of you have already done, and make sure that you have all the proper documents.

It gives me great pleasure to welcome the Honourable François-Philippe Champagne, Parliamentary Secretary to the Minister of Finance.

[*Translation*]

Mr. Champagne was elected Member of Parliament for Saint-Maurice-Champlain on October 19, 2015. He was appointed Parliamentary Secretary to the Minister of Finance on December 3, 2015. Thank you for joining us.

[*English*]

Mr. Champagne, you can introduce your colleagues who have accompanied you, and then please proceed with your presentation, and we'll follow that with a question-and-answer period.

Hon. François-Philippe Champagne, Parliamentary Secretary to the Minister of Finance: Thank you, chair, honourable senators.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le vendredi 2 décembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, saisi du projet de loi S-4, Loi mettant en œuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable, se réunit aujourd'hui à 8 h 59 pour l'étudier.

Le sénateur Joseph Day (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Bonjour. Je suis Joseph Day, le vice-président du comité, et je remplace le sénateur David Tkachuk, de la Saskatchewan, malheureusement empêché.

Nous sommes ici pour étudier le projet de loi S-4, Loi mettant en œuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable déjà en vigueur.

Même si, en pratique, la plupart des projets de loi émanant du gouvernement sont déposés à la Chambre des communes, ils peuvent l'être aussi au Sénat, et ce projet de loi est l'une de ces exceptions. Le représentant du gouvernement au Sénat l'a lu pour la première fois au Sénat le 1er novembre 2016.

Chers collègues, nous avons reçu le cahier d'information article par article fourni par le ministère ainsi qu'un exemplaire du projet de loi, le résumé législatif et une note d'information des analystes de la Bibliothèque du Parlement. S'il vous manque certains de ces documents, nous en avons des exemplaires supplémentaires ici, pour vous. Veuillez faire signe à la greffière du comité, ce que certains d'entre vous ont déjà fait, et veillez à être munis de tous les documents convenables.

Je suis très heureux de souhaiter la bienvenue à l'honorable François-Philippe Champagne, secrétaire parlementaire du ministre des Finances.

[*Français*]

M. Champagne est député fédéral de la circonscription de Saint-Maurice-Champlain depuis le 19 octobre 2015. Il a été nommé secrétaire parlementaire du ministre des Finances le 3 décembre 2015. Merci d'avoir accepté de vous joindre à nous.

[*Traduction*]

Monsieur Champagne, pouvez-vous présenter les personnes qui vous accompagnent, puis bien vouloir nous faire entendre votre exposé. Ensuite, nous passerons aux questions.

L'hon. François-Philippe Champagne, secrétaire parlementaire du ministre des Finances : Je vous remercie, monsieur le président ainsi que les membres du comité.

[*Translation*]

I'm joined this morning by Brian Ernewein, General Director, Tax Policy Branch; and Stephanie Smith, Senior Chief, Tax Legislation Division, Tax Policy Branch. They will help me answer your questions. I will introduce the topic on the agenda in a short statement. I will then be happy to answer the senators' questions.

Thank you for giving me the opportunity this morning to address the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and to discuss Bill S-4 with you. As you know, Canada relies on one of the most extensive tax convention networks in the world, with 92 treaties currently in force. The tax convention network that Canada has established with foreign governments must be constantly updated and modernized. By modernizing our tax conventions and expanding our network, we'll facilitate international trade and encourage our treaty partners to invest in Canada. This will help our economy and businesses and will obviously strengthen the country's middle class.

As you know, there has never been a better time to invest in Canada. Our country stands in a unique place in the world as a result of our capacity and willingness to invest in people and our openness to trade and investments that will grow our economy in a way that benefits all Canadians. We'll also support Canadian companies with operations located abroad.

[*English*]

Here is what Bill S-4 proposes to do: The first part of the bill is a convention between the Government of Canada and the State of Israel for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income.

The second portion is an arrangement between the Canadian Trade Office in Taipei and the Taipei Economic and Cultural Office in Canada for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income.

The bill would also amend the Canada-Hong Kong Tax Agreement Act of 2013 in order to add to it, for greater certainty, an interpretation provision.

As context, there is currently no double taxation arrangement between Canada and Taiwan. Taiwan is a significant trading partner for Canada, ranking as Canada's fifth-largest trading partner in the Asia-Pacific region and twelfth on a worldwide basis in 2015.

[*Français*]

Je suis accompagné ce matin de Brian Ernewein, directeur général, Direction de la politique de l'impôt, et de Mme Stephanie Smith, chef principale, Division de la législation de l'impôt, Direction de la politique de l'impôt, qui m'aideront à répondre à vos questions. J'aimerais vous présenter le sujet à l'ordre du jour dans une courte déclaration, ensuite je serai heureux de répondre aux questions des sénateurs.

Je vous remercie de m'offrir l'occasion ce matin de prendre la parole devant le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce afin de discuter avec vous du projet de loi S-4. Comme vous le savez sans doute, le Canada compte sur l'un des réseaux de conventions fiscales les plus étendus au monde. Nous avons 92 conventions qui sont actuellement en vigueur. Le réseau de conventions fiscales que le Canada a conclues avec des administrations étrangères doit être constamment mis à jour et modernisé. En modernisant nos conventions fiscales et en élargissant notre réseau, nous faciliterons le commerce international et favoriserons les investissements au Canada par nos partenaires de convention, ce qui aidera notre économie et nos entreprises et renforcera évidemment la classe moyenne au pays.

Comme vous le savez, il n'y a jamais eu de meilleur moment pour investir au Canada. Notre pays occupe une position unique dans le monde grâce à notre capacité et à notre volonté d'investir dans les gens, et grâce à notre ouverture au commerce et à des investissements qui assureront la croissance de notre économie d'une manière avantageuse pour l'ensemble de la population canadienne. Nous apporterons également notre soutien aux entreprises canadiennes qui exercent leurs activités à l'étranger.

[*Traduction*]

Voici ce que se propose de faire le projet de loi S-4 : la première partie est une convention entre le gouvernement du Canada et l'État d'Israël en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

La deuxième partie est un arrangement entre le Bureau commercial du Canada à Taipei et le Bureau économique et culturel de Taipei au Canada en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Le projet de loi modifie aussi la Loi de 2013 sur l'accord fiscal Canada-Hong Kong pour y ajouter une disposition interprétative confirmant une interprétation courante.

Sachez d'abord qu'il n'existe pas, entre le Canada et Taiwan, d'arrangement en vigueur sur les doubles impositions. Taiwan est un important partenaire commercial du Canada, le cinquième en importance dans la région de l'Asie-Pacifique et le douzième dans le monde, en 2015.

In 2015, Canadian exports to Taiwan were valued at $1.46 billion, while imports stood at $5.46 billion, for a total of more than $6.91 billion in trade between our two nations. I don't need to stress any more than that the importance of doing these types of agreements with trading partners such as Taiwan.

In keeping with Canada's one-China policy, the double taxation arrangement with Taiwan has been concluded as an arrangement between the Canadian Trade Office in Taipei and the Taipei Economic and Cultural Office in Canada, as opposed to an agreement between sovereign countries.

Once implemented, this bill would constitute the functional equivalent of a tax treaty.

[*Translation*]

In addition, Bill S-4 supports the implementation of a revised double taxation convention with the State of Israel. The revised convention will replace the current tax treaty, which was established in 1975. The revised double taxation convention was updated according to Canada's current tax treaty policy. As Canada's economy is increasingly integrated with the global economy, the elimination of fiscal barriers to trade and international investment has become more important. As I mentioned earlier, the double taxation convention and agreement will facilitate cross-border trade, investment and other activities between Canada and each of the signatory jurisdictions. Our tax treaties are all based on two general objectives.

The first objective is to eliminate the tax barriers between the two governments to encourage trade and bilateral investment. The second objective is to prevent tax avoidance and evasion.

Let me take a few minutes to elaborate on each of the objectives. First, the elimination of barriers to trade and investment is paramount in today's global environment. Investors, traders and others with international dealings want clear information on the tax implications of their activities in Canada and abroad. In addition, Canadians who have business interests or investments abroad want to be sure they'll receive fair and consistent tax treatment. One of the objectives of Bill S-4 is to remove the uncertainty about the tax situation of business people, workers and foreign investors.

[*English*]

Second, nobody wants to have their income taxed twice, but without a double taxation convention or arrangement, such as those contained in Bill S-4, there is a risk that this could happen. Bill S-4 will also reduce double taxation and encourage investment by reducing withholding tax. It would provide for a maximum withholding tax rate of 15 per cent in the case of the State of Israel and the jurisdiction of Taiwan on portfolio

En 2015, la valeur des exportations canadiennes vers Taiwan a été de 1,46 milliard de dollars, tandis que celle des importations se situait à 5,46 milliards, ce qui porte à plus de 6,91 milliards la valeur des échanges entre les deux pays. Inutile d'insister davantage sur l'importance de conclure ce type de convention avec un partenaire comme Taiwan.

Conformément à la politique canadienne d'une seule Chine, l'arrangement avec Taiwan sur les doubles impositions a été conclu entre le Bureau commercial du Canada à Taipei et le Bureau économique et culturel de Taipei au Canada, au lieu d'être un accord entre pays souverains.

Une fois mis en œuvre, ce projet de loi constituera l'équivalent fonctionnel d'une convention fiscale.

[*Français*]

De plus, le projet de loi S-4 permet la mise en œuvre d'une convention révisée en matière de double imposition avec l'État d'Israël qui viendra remplacer la convention fiscale actuelle, laquelle remonte à 1975. La convention révisée en matière de double imposition a été mise à jour en fonction de la politique actuelle du Canada en matière de conventions fiscales. Comme l'économie du Canada est de plus en plus intégrée à l'économie mondiale, l'élimination des obstacles fiscaux au commerce et aux investissements internationaux a gagné en importance. Comme je l'ai mentionné plus tôt, la convention et l'entente en matière de double imposition faciliteront le commerce transfrontalier, les investissements et d'autres activités entre le Canada et chacune des administrations signataires. Nos conventions fiscales sont toutes fondées sur deux objectifs généraux.

Le premier objectif consiste à éliminer les obstacles fiscaux entre les deux administrations dans le but d'encourager le commerce et les investissements bilatéraux. Le second objectif consiste à empêcher l'évitement fiscal et l'évasion fiscale.

Permettez-moi de prendre quelques minutes pour exposer plus en détail chacun de ces objectifs. Tout d'abord, l'élimination des obstacles au commerce et à l'investissement est essentielle dans le contexte mondial actuel. Les investisseurs, les commerçants et autres intervenants qui font des affaires à l'échelle internationale veulent des renseignements clairs sur les répercussions fiscales de leurs activités au Canada et à l'étranger. De même, les Canadiens qui font des affaires ou qui investissent à l'étranger veulent être certains qu'ils seront traités de façon équitable et cohérente sur le plan de l'impôt. C'est l'un des objectifs du projet de loi S-4, soit éliminer l'incertitude qui entoure la situation fiscale des gens d'affaires, des travailleurs et des investisseurs étrangers.

[*Traduction*]

Ensuite, personne ne veut voir ses revenus imposés deux fois, ce qui risque de se produire faute de convention ou d'arrangement comme le prévoit le projet de loi S-4. Ce projet de loi permettra aussi de réduire la double imposition et favorisera les investissements en réduisant la retenue fiscale. Il prévoit un taux maximal de retenue de 15 p. 100 par Israël et Taiwan sur le portefeuille de dividendes payés aux non-résidents. Pour les

dividends paid to non-residents. For dividends paid by subsidiaries to their parent companies, the maximum withholding tax rate is reduced to 5 per cent in the case of the State of Israel and 10 per cent in the case of the jurisdiction of Taiwan.

This bill would also cap the maximum withholding tax rate on interest and royalties at 10 per cent and on periodic pension payments at 15 per cent.

A key element of Canadian tax treaties is their provisions authorizing the exchange of information relevant to the administration of domestic tax laws, helping to combat tax evasion. Bill S-4 would allow Canadian tax authorities to do just that.

Under the terms provided in the double tax convention and arrangement, the bill would take effect the first day of January the year following the one when notices of ratification have been exchanged. Thus, it is important that this bill be enacted before the end of this year, Mr. Chair, so that Canada would be able to send its notices of ratification regarding the convention and the arrangement. This would mean that the double taxation convention and arrangement would take effect starting January 1, 2017. Otherwise, as you would understand, the next opportunity for the convention and the arrangement to go into effect would be January 1, 2018.

I invite you to support this bill so that we can facilitate more foreign investment in Canada, ease international trade, and strengthen middle-class families across the country.

Thank you, Mr. Chair and honourable senators. It would be a pleasure to take your questions.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Champagne. You indicated that the arrangement with Hong Kong is being amended and updated, but is it not also the case that we already have a double taxation agreement with Israel, so this is an update as well?

Mr. Champagne: In that sense. What's special between Canada and Hong Kong is with respect to interpretation, as the arrangement with Taiwan is referred to as an arrangement. There are some specific provisions. We wanted to make sure that on the basis of interpretation people do not infer anything different than what we mean. That's why we're clarifying that the Canada-Hong Kong arrangement would have the same effect as an agreement between sovereign states.

The Deputy Chair: It would be helpful for honourable senators to know that both Israel and Hong Kong are updates. Did something happen or has a practice developed that you're trying to avoid by bringing about these updates?

Mr. Champagne: I may turn to Mr. Ernewein, if he wants to provide additional background as to why exactly we did that, beyond the interpretation provisions.

dividendes versés par les filiales à la société-mère, le taux maximal de retenues fiscales est abaissé à 5 p. 100, dans le cas de l'État d'Israël, et à 10 p. 100, dans celui de Taiwan.

Le projet de loi limite aussi à 10 p. 100 le taux maximal de retenue fiscale sur les intérêts et les redevances et à 15 p. 100 le taux frappant les paiements périodiques de pensions.

Un élément central des conventions fiscales canadiennes réside dans leurs clauses autorisant l'échange de renseignements utiles à l'application des lois fiscales nationales, pour aider à combattre l'évasion fiscale. Le projet de loi S-4 autorise les autorités fiscales canadiennes à le faire.

Selon les dispositions de la convention et de l'arrangement, le projet de loi prendra effet le 1er janvier de l'année suivant celle où les avis de ratification auront été échangés. Ainsi, monsieur le président, il importe de le promulguer avant la fin de la présente année pour que le Canada puisse envoyer ses avis de ratification. La convention et l'arrangement prendraient alors effet à compter du 1er janvier 2017. Sinon, comme vous le comprenez bien, ce sera partie remise jusqu'au 1er janvier 2018.

Je vous invite à appuyer l'adoption de ce projet de loi pour que nous puissions faciliter les investissements étrangers au Canada et le commerce international et renforcer les familles de la classe moyenne de notre pays.

Monsieur le président, chers sénateurs, je vous remercie. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le vice-président : Merci, monsieur Champagne. Vous avez dit que l'arrangement avec Hong Kong est modifié et actualisé, mais n'est-il pas aussi vrai que nous avons déjà une convention sur la double taxation avec Israël, qui est actualisée, elle aussi?

M. Champagne : En ce sens, oui. Ce qui est particulier, entre le Canada et Hong Kong, c'est l'interprétation, parce que c'est un arrangement dont il est question avec Taiwan. Il s'y trouve des dispositions particulières. Nous voulions nous assurer que le texte ne donnerait pas lieu à d'autres interprétations que celles que nous entendons. Voilà pourquoi nous précisons que l'arrangement Canada-Hong Kong aurait le même effet qu'un accord entre États souverains.

Le vice-président : Il serait utile aux sénateurs de savoir que les deux textes, la convention avec Israël et l'arrangement avec Hong Kong, sont des actualisations. Est-il survenu quelque chose ou apparu une nouvelle pratique que vous essayez ainsi d'éviter?

M. Champagne : Je cède la parole à M. Ernewein, s'il veut fournir des renseignements de base supplémentaires sur les motifs de ces actualisations, en sus des dispositions interprétatives.

Brian Ernewein, General Director, Tax Policy Branch, Department of Finance Canada: Certainly. The two agreements or arrangements before you are Israel and Taiwan. Israel is indeed a replacement of the 1975 treaty. It's a full new treaty, and so we presented as such.

We did not have any arrangement with Taiwan prior to this one, so it's brand new in that respect. Because of the special status of Taiwan and its characterization as an arrangement as opposed to an agreement or a convention between sovereign states, there's an interpretation rule that seeks to make sure that our rules and domestic law that apply to tax treaties apply equally to the arrangement with Taiwan.

Having done that, there is a question as to whether that created any sort of inference with respect to our agreement with Hong Kong, given its relationship to China as well. Having decided that it was important to have precision with respect to Taiwan, we've added similar precision with respect to Hong Kong and the existing agreement.

Otherwise, the Hong Kong agreement is not being changed at all by what's before you today.

The Deputy Chair: Thank you. There are questions arising from those questions.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Thank you for being here this morning. Mr. Chair pointed out that bills rarely originate directly in the Senate. It's a personal observation, but I think that when bills are very technical or complicated, they're introduced in the Senate first. I don't understand why.

That said, with regard to the 5 per cent retention rate on dividends, how does the rate compare to the Canadian rate on the same type of revenue?

Mr. Champagne: Maybe Mr. Ernewein can make the comparison.

[*English*]

Mr. Ernewein: Was the question how we compare with other treaties?

Senator Massicotte: No. In other words, the retention you got on dividends to Israeli corporations is 5 per cent. How does that tax rate compare to the rate that a Canadian corporation would pay on that same revenue?

Mr. Ernewein: Sorry, let me ask one more question, if I may: Do you mean the rate of tax that would be paid in Canada on that same revenue?

Senator Massicotte: Yes.

M. Brian Ernewein, directeur général, Direction de la politique de l'impôt : Certainement. Les deux textes, la convention ou l'arrangement, concernent respectivement Israël et Taiwan. La convention avec Israël remplace effectivement le traité de 1975. C'est un traité entièrement nouveau, que nous avons donc présenté comme tel.

Quant à l'arrangement avec Taiwan, il n'en existait pas d'antérieur. Il est inédit. En raison de la situation particulière de Taiwan et du fait que le texte est désigné comme un arrangement plutôt que comme un accord ou une convention entre États souverains, une règle d'interprétation vise à confirmer que nos règles et lois canadiennes qui s'appliquent aux conventions fiscales s'appliquent aussi à l'arrangement avec Taiwan.

Ensuite, on peut se demander si cet arrangement ne conduit pas à certaines conclusions sur notre convention avec Hong Kong, vu, aussi, la relation entre cette région administrative et la Chine. Ayant jugé importante la précision sur l'arrangement avec Taiwan, nous avons ajouté une précision similaire concernant Hong Kong et l'accord en vigueur.

En dehors de cela, c'est la seule modification qu'apporte le projet de loi que vous étudierez aujourd'hui à l'accord de Hong Kong.

Le vice-président : Merci. Ces questions soulèvent des questions.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Merci d'être parmi nous ce matin. Monsieur le président a fait le commentaire qu'il est rare que les projets de loi émanent directement du Sénat dès le départ. C'est une observation personnelle, mais j'ai l'impression que, quand les projets de loi sont très techniques ou compliqués, ils sont présentés au Sénat, au départ. Je ne comprends pas pourquoi.

Cela dit, quant au taux de rétention de 5 p. 100 sur les dividendes, comment se compare-t-il à celui des Canadiens sur ce même type de revenu?

M. Champagne : Peut-être que monsieur Ernewein peut faire la comparaison.

[*Traduction*]

M. Ernewein : Est-ce que la question portait sur la comparaison avec d'autres traités?

Le sénateur Massicotte : Non. En d'autres termes, le taux de rétention fiscale sur les dividendes payés aux sociétés israéliennes est de 5 p. 100. Comment ce taux se compare-t-il au taux qu'une société canadienne paierait sur le même revenu?

M. Ernewein : Je suis désolé. Permettez-moi de poser une autre question : voulez-vous dire le taux qui serait payé au Canada sur le même revenu?

Le sénateur Massicotte : Oui.

Mr. Ernewein: In general terms, no additional Canadian tax would be paid on that revenue. Briefly, we essentially have a distinction in our law between dividends coming from foreign sources that are from passive investments and dividends coming from foreign sources that are from business income. The passive income is generally taxed either immediately, as it's earned — we don't wait for it to come home before we tax Canadians who own or control the foreign entity that earns it — or it may be taxed when it's remitted, if we don't have a controlling interest. But otherwise, if it's business income, there's no additional tax at all.

M. Ernewein : D'une manière générale, aucun impôt supplémentaire ne serait payé sur ce revenu. Très succinctement, notre loi distingue essentiellement les dividendes provenant de sources étrangères et découlant d'investissements passifs des dividendes provenant de sources étrangères et découlant de revenus de l'exploitation d'une entreprise. En général, nous imposons immédiatement le revenu passif, dès qu'il est gagné, sans attendre son rapatriement avant d'imposer les Canadiens qui possèdent ou contrôlent l'entité étrangère qui l'a gagné, ou nous pouvons l'imposer quand il est envoyé, si nous n'avons pas de participation majoritaire. Mais, sinon, si c'est un revenu tiré d'une entreprise, il n'est absolument pas frappé d'un impôt supplémentaire.

Senator Massicotte: Let's do apples and apples. A Canadian corporation gets dividends from an investment in Great-West Life or Power Corp, but the same income is taxed by an Israeli corporation that invests in shares of Power Corp. The Israeli company pays a 5 per cent retention and may get credit in their own country. That's secondary. How much does the Canadian corporation pay — what's the tax rate on the passive income dividends from Power Corp?

Le sénateur Massicotte : Comparons le comparable. Une société canadienne obtient des dividendes d'un investissement dans la Great-West ou dans Power Corporation, mais le même revenu est imposé par une société israélienne qui investit dans des actions de Power Corporation. La société israélienne paie une retenue fiscale de 5 p. 100 et peut obtenir un crédit dans son propre pays. C'est secondaire. Combien la société canadienne paie-t-elle, quel est le taux d'imposition sur les dividendes de revenus passifs payés par Power Corporation?

Mr. Ernewein: Within Canada, dividends paid between corporations are not taxed at all. If we tax that, we'd have cascading tax. There's actually an inter-corporate dividend exemption, so no tax at all. The cross-border tax is really kind of the shareholder-level tax, for which we have a 5 per cent.

M. Ernewein : Au Canada, les dividendes que se versent des sociétés entre elles ne sont absolument pas imposés. Si nous les imposions, nous aurions une imposition en cascade. En fait, il existe une exemption pour les dividendes intersociétés, c'est-à-dire absolument aucune imposition. L'impôt transfrontalier équivaut vraiment à la taxe payée au niveau de l'actionnaire, pour lequel nous prélevons 5 p. 100.

Senator Massicotte: How about individuals? An individual got that dividend. How much tax would he pay?

Le sénateur Massicotte : Qu'en est-il des particuliers? Un particulier qui obtiendrait un dividende. À combien serait-il imposé?

Mr. Ernewein: An individual in Canada as a resident of Canada earning dividends from a Canadian company would pay something approximating a 30 per cent rate of tax.

M. Ernewein : Les dividendes d'une société canadienne payés à un particulier résidant au Canada seraient imposés à hauteur d'environ 30 p. 100.

Senator Massicotte: Including provincial tax.

Le sénateur Massicotte : Y compris par la province.

Mr. Ernewein: Yes. The individual under the treaty would be subject to a maximum 15 per cent withholding tax rate by Canada.

M. Ernewein : Oui. Le particulier visé par le traité serait assujetti à une retenue fiscale maximale de 15 p. 100 par le Canada.

Senator Massicotte: If it's a citizen of Israel, how much would he pay? One who is not a Canadian citizen.

Le sénateur Massicotte : S'il est citoyen d'Israël, à combien serait-il imposé? Il n'est pas citoyen canadien.

Mr. Ernewein: An Israeli resident?

M. Ernewein : Un résident israélien?

Senator Massicotte: A resident in his own country, not here.

Le sénateur Massicotte : Un résidant de son propre pays, pas d'ici.

Mr. Ernewein: Receiving dividends from Power Corp? It would be 15 per cent maximum rate of withholding tax under the treaty, and we apply a 15 per cent withholding tax under our domestic law.

M. Ernewein : Ses dividendes de Power Corporation seraient assujettis à une retenue fiscale maximale de 15 p. 100, conformément au traité, et nous appliquons une retenue fiscale de 15 p. 100 conformément à nos lois canadiennes.

Senator Massicotte: What's the rationale for the foreigner paying less tax than a Canadian on the same income?

Le sénateur Massicotte : Pour quelle raison l'étranger paierait-il moins d'impôt qu'un Canadien sur le même revenu?

Mr. Ernewein: The tax rates vary around the world. We try to come up with a model provision that allows us to have a common tax rate that applies everywhere. It's the source country's taxation only that's being applied in this case. That does not speak to what's being taxed in the other jurisdiction, so it potentially leaves room for the other country to tax over and above the 15 per cent, as you've already noted, giving credit for our tax. Similarly, when dividends are received by a Canadian individual from foreign sources from a Canadian treaty partner country, the other country could tax only to a maximum of 15 per cent. We would tax over and above that as well.

Senator Massicotte: That goes to my next question. What it does confirm, though, is that if I'm a Canadian and therefore I should be encouraged to move to the Bahamas, which has no income tax, my total tax for that dividend is 15 per cent, if I reside there. Meanwhile, if I live here, I pay a third.

[*Translation*]

You say there are two objectives. The first is the efficiency and competitiveness of the market. I agree, because it's important to avoid double taxation.

There are problems around the world with tax avoidance, which isn't necessarily illegal. Many corporations have invested billions abroad to pay a lower tax rate, perhaps by treaty shopping. You said the treaty, which meets the global standard, will help minimize this impact. Can you provide more details? What will be the results? Will we share more information with all the people who ask for it? How will we avoid this whole aspect? I think the OECD announced this week that about a hundred countries plan to sign a new agreement that will minimize this impact. Can we have more information on how to solve the problem?

Mr. Champagne: As you said, there are two objectives. One is to promote trade, and whether the trade is with Israel, Taiwan or Hong Kong, we all agree that it's the right thing to do. In addition, with regard to the modernization of our treaties, our tax treaties now incorporate the OECD's model provisions. These provisions facilitate the exchange of information between the respective states to clarify the things you mentioned.

We're modernizing our treaties to ensure that we align perfectly with the OECD and its new model provisions. Our treaties use the OECD's model provision with regard to the exchange of information. For example, in the case of a non-resident, from one state to another, on a reciprocal basis, the Canada Revenue Agency could obtain the information required from the foreign authorities to prevent tax avoidance and evasion.

M. Ernewein : Les taux d'imposition varient partout dans le monde. Nous essayons de produire une clause modèle qui nous permet d'appliquer partout un taux commun d'imposition. Dans ce cas-ci, nous appliquons uniquement le taux d'imposition du pays d'origine. Ça ne nous dit rien sur le taux d'imposition appliqué dans ce pays, ce qui lui donne la latitude de prélever de l'impôt en sus des 15 p. 100, comme vous l'avez déjà fait observer, qui peut accorder un crédit pour ce que nous prélevons. De même, lorsque des dividendes sont payés à un Canadien par une société étrangère établie dans un pays ayant signé un traité avec le Canada, cet autre pays ne pourrait les frapper que d'un taux maximal d'imposition de 15 p. 100. Notre impôt serait lui aussi en sus.

Le sénateur Massicotte : Ce qui m'amène à cette question. Ça m'incite, moi le Canadien, à déménager aux Bahamas, qui n'imposent pas les revenus et où, si j'habite là-bas, l'impôt maximal que je paie sur ces dividendes est de 15 p. 100. En attendant, si je vis ici, je paie un tiers.

[*Français*]

Vous nous dites qu'il y a deux objectifs. Le premier, c'est l'efficacité et la compétitivité du marché. Je suis d'accord, car il est important d'éviter la double imposition.

Il y a un problème mondial relativement à l'évitement fiscal qui n'est pas nécessairement illégal. Beaucoup de corporations ont investi des milliards ailleurs pour payer un taux d'imposition réduit en faisant peut-être du chalandage fiscal. Vous dites que cette convention, qui correspond à la norme mondiale, permettra de minimiser cet impact. Est-ce que vous pouvez nous donner plus de détails? Quels seront les résultats? Est-ce que nous partagerons plus d'information avec tous les gens qui le demanderont? Comment va-t-on éviter tout cet aspect-là? Il y a eu, je crois, cette semaine une annonce de l'OCDE selon laquelle une centaine de pays visent à signer une nouvelle entente qui fera en sorte de minimiser cet impact-là. Est-ce que nous pourrions avoir plus d'information sur la façon de régler ce problème?

M. Champagne : Comme vous l'avez dit, il y a deux objectifs. L'un est de favoriser le commerce, et que ce soit avec Israël, Taïwan ou Hong Kong, nous sommes tous d'accord pour dire que c'est la bonne chose à faire. L'autre chose, quand on parle de la modernisation de nos traités, c'est que nos traités fiscaux incorporent maintenant les clauses modèles de l'OCDE qui favorisent l'échange d'information entre les états respectifs pour apporter plus de clarté aux éléments dont vous avez fait mention.

Nous modernisons nos traités pour nous assurer d'être en accord parfait avec l'OCDE et les nouvelles clauses modèles qu'elle a mises en œuvre. Nos traités reprennent la clause modèle de l'OCDE en ce qui a trait au partage de l'information. Par exemple, dans le cas d'un non-résident, d'un état à l'autre, sur une base réciproque, l'Agence du revenu du Canada pourrait obtenir des autorités étrangères l'information dont elle a besoin pour s'assurer qu'il n'y ait ni évasion ni évitement fiscal.

In the last budget, we invested $444 million in the Canada Revenue Agency for three reasons. Among other things, we wanted to establish the systems, teams and technology to help us track the development of these cases, which change quickly. There's also a working group that focuses on the different issues with various countries, to see how we could do more at a faster rate to ensure we're on the cutting edge and to make Canada a leader in the field.

I think this requires transparency and the exchange of information, which is subject to the same confidentiality rules in force for the Canada Revenue Agency with regard to the protection of confidential information. However, it also involves an exchange that will enable Canada to lead the way in tax avoidance matters.

Senator Massicotte: To what extent can we share information? And what information is it? You still have an obligation to Canadians. When I submit my annual tax return, which contains a great deal of personal information, what information can we share with foreign countries to meet this objective?

Mr. Champagne: Many discussions were held with the authorities, even in Canada, so that the information meets the agency's standard when it comes to obtaining confidential information. I'll ask my colleagues to provide a proper answer to your question, Senator Massicotte, on the nature of the information.

[*English*]

Mr. Ernewein: The basic answer is that the information that can be shared is tax information that's relevant to the taxes covered under the treaty in question or tax information exchange agreement in question. Generally information related to income tax may be shared if it's relevant to that other jurisdiction's tax system. It also has to be in the possession of the Canada Revenue Agency or accessible by it.

Senator Massicotte: That means Canadians should be aware if it's that general that in spite of the fact they think they're dealing confidentially with Canada Revenue Agency, that information can be shared with a foreign government on their promise only that they will treat it confidentially. I presume if there's a court case or collection agency, that information will probably be shared in the courts in the foreign country and therefore become public.

In other words, Canadians are taking comfort in saying they're going to trust Canada Revenue Agency to make sure they treat this information confidentially, but now they find out it can be shared with a foreign government. Not all foreign governments are responsible, and if there's a dispute it will go through the international courts.

Dans le dernier budget, nous avons prévu 444 millions de dollars en faveur de l'Agence du revenu du Canada pour trois raisons, entre autres pour prévoir les systèmes, les équipes et la technologie qui nous permettront d'être en mesure de suivre l'évolution de ces dossiers, qui évoluent rapidement. Il y a aussi un groupe de travail qui se penche sur différents enjeux avec différents pays, pour voir comment nous pourrions en faire plus, plus rapidement, pour nous assurer d'être à la fine pointe, de sorte que le Canada soit un leader dans ce domaine.

Je pense que cela passe beaucoup par la transparence et l'échange d'information, lequel est sujet aux mêmes règles de confidentialité qui sont en vigueur pour l'Agence du revenu du Canada, soit la protection des renseignements confidentiels, mais il s'agit aussi d'un échange qui permettra au Canada de jouer un rôle de chef de file en matière d'évitement fiscal.

Le sénateur Massicotte : Jusqu'à quel point peut-on partager? Et de quelle information s'agit-il? Vous avez tout de même une obligation vis-à-vis des citoyens. Lorsque je produis ma déclaration de revenus annuelle qui contient beaucoup d'information personnelle, quelle information pouvons-nous partager avec les pays étrangers pour satisfaire cet objectif?

M. Champagne : De nombreuses discussions se sont tenues avec les autorités, même au Canada, pour que l'information réponde au même standard que celui de l'agence lorsqu'il s'agit d'obtenir des renseignements confidentiels. Pour bien répondre à votre question, sénateur Massicotte, sur la nature de l'information, je me tourne vers mes collaborateurs.

[*Traduction*]

M. Ernewein : Essentiellement, l'information qu'on peut communiquer est de l'information fiscale concernant les impôts recouvrés grâce au traité en question ou de la convention en question sur l'échange de renseignements fiscaux. En général, nous pouvons communiquer les renseignements touchant l'impôt sur le revenu qui sont utiles au système fiscal de l'autre pays. L'Agence du revenu du Canada doit aussi posséder ces renseignements ou ces renseignements doivent lui être accessibles.

Le sénateur Massicotte : Ça signifie que les Canadiens devraient savoir que, si ces renseignements sont généraux à ce point, même s'ils croient les fournir à titre confidentiel à l'Agence du revenu du Canada, l'agence peut les communiquer à un État étranger sur sa seule promesse qu'il les considérera comme confidentiels. Je présume que si un tribunal ou une agence de recouvrement entrent dans le portrait, ces renseignements seront probablement communiqués aux tribunaux à l'étranger et qu'ils deviendront donc publics.

Autrement dit, les Canadiens trouvent rassurante la promesse de l'Agence du revenu du Canada de traiter ces renseignements comme confidentiels, mais ils constatent désormais qu'elle peut les communiquer à un État étranger. Les États étrangers n'agissent pas tous de manière responsable, et, en cas de litige, ça se retrouvera devant les tribunaux internationaux.

Mr. Ernewein: It is important to start by responding first to the point about confidentiality. That's an essential condition to sharing this information, and the CRA takes great pains and works with other revenue authorities to assure itself that the information that goes to another country is protected and used only for tax purposes.

The other point I'll make is this is not novel. We have had exchange of information with countries as part of our tax agreement since almost the inception of those tax agreements. That's not to say there shan't ever be some sort of issue with respect to disclosure, but as I say, Canadian and foreign revenue authorities work very hard to protect that, recognizing the risks in place.

The final point is that in relation to having information possibly disclosed in court because of the pursuit of a tax matter, that arises in Canada. Yes, it can also arise when the information is shared with a foreign tax authority.

Senator Greene: Thank you very much. I'm very happy to meet you.

We have a time crunch, of course. You want to ratify this in the House of Commons before the year is out. Given the importance of Taiwan to our economic relationship, economy and cultural exchanges, why did it take until now to get this arrangement, given the fact we have arrangements or treaties with 92 other countries?

Mr. Champagne: I would say respectfully there's a process where we're updating these 92 conventions, and I would not be able to provide you additional detail as to why, particularly Taiwan, at this stage.

What I know from our officials is it's a process we're constantly updating. I think Senator Massicotte was referring to modern provisions and the exchange of information. We're always trying to modernize our treaty as we go along. I think that was the normal sequence.

I very much appreciate your comment, however, and we're grateful to the Senate to do what it can to accelerate it, for the benefit of Canadians, I should say, because if we don't send our notices before year-end, we won't have the January 1, 2017, starting date.

We're doing that to help Canadian businesses and people wanting to trade between Canada and Taiwan. As you noted, Taiwan is becoming a very important partner in APEC. I was at the APEC summit. There are a number of initiatives. It is to the great benefit of Canadians if we can achieve that within that time frame.

M. Ernewein : Réglons d'abord la question de la confidentialité. C'est une condition essentielle à respecter pour communiquer ces renseignements, et l'Agence du revenu du Canada s'emploie très soigneusement, avec les autres autorités fiscales, à protéger les renseignements confiés à un autre État et à limiter leur utilisation à des fins uniquement fiscales.

Je précise ensuite que ces dispositions n'ont rien d'inédit. Le Canada et d'autres pays s'échangent des renseignements dans le cadre de leurs conventions fiscales presque depuis qu'elles existent. Je ne dis pas qu'il ne se présentera jamais de problème quant à leur divulgation, mais, comme je l'ai dit, les autorités fiscales canadiennes et étrangères s'emploient très sérieusement à protéger ces renseignements tout en reconnaissant les risques existants.

Enfin, si ces renseignements risquent d'être divulgués aux tribunaux canadiens, à la faveur d'une affaire de fiscalité, ils courent aussi le même risque quand ils sont communiqués à des autorités fiscales étrangères.

Le sénateur Greene : Merci beaucoup. Je suis très heureux de vous rencontrer.

Bien sûr, nous sommes coincés par le temps. Vous voulez que la Chambre ratifie ces textes avant la fin de l'année. Vu l'importance de Taiwan dans nos relations économiques et nos échanges culturels et économiques, pourquoi avoir attendu jusqu'ici pour cet arrangement, vu que nous en avons conclu avec 92 autres pays?

M. Champagne : Très respectueusement, je vous répondrai qu'il existe un processus d'actualisation de ces 92 conventions, et je suis dans l'impossibilité de vous donner plus d'explications, particulièrement sur l'arrangement avec Taiwan.

Nos fonctionnaires nous ont dit que c'est un processus en constante actualisation. Je pense que le sénateur Massicotte a fait allusion aux dispositions modernes et à l'échange de renseignements. Nous essayons toujours de moderniser nos traités, au fil du temps. Je pense que c'était la marche à suivre normale.

Mais je vous suis très reconnaissant de votre observation, et nous sommes redevables au Sénat de faire ce qu'il peut pour accélérer le processus, dans l'intérêt des Canadiens, devrais-je préciser, parce que si nous ne faisons pas parvenir nos avis avant la fin de l'année, que ces textes ne pourront pas prendre effet le 1er janvier 2017.

Nous le faisons pour aider les entreprises canadiennes et les Canadiens qui tiennent à des échanges commerciaux entre le Canada et Taiwan. Comme vous l'avez fait observer, Taiwan devient un partenaire très important dans l'APEC, la Coopération économique Asie-Pacifique. J'ai assisté à son sommet. Un certain nombre d'initiatives existent. Les Canadiens y gagneront beaucoup si nous pouvons respecter ce délai.

Senator Oh: Thank you, minister. We have a substantial number of Canadian passport holders, Canadian citizens living in Taiwan. If this comes into effect, how does the treaty affect Canadians living in Taiwan?

Mr. Champagne: If my memory serves me well, I read somewhere that about 50,000 or 60,000 have nationality. This is obviously to avoid double taxation, so to the extent they receive income from one or the other jurisdiction, they would obviously benefit from the treaty. Those who do not have trading activities, whether as individuals or corporations, would not be affected, but corporations which would be dealing, whether import or export, on both sides, I would say, would certainly benefit because that is about predictability. People will know exactly what tax rule will apply, and also it would reduce the withholding taxes. We expect, as we should, that by clarifying the rules and making sure we reduce the withholding of tax, there should be more commerce between our two nations.

Senator Oh: If they're living in Taiwan now, do they have to file a tax return every year regarding their income?

Mr. Champagne: I would ask Mr. Ernewein to provide further detail on this with respect to who needs to file what.

Mr. Ernewein: The treaty wouldn't have that consequence. If the person in question is an expat, a Canadian who has moved to Taiwan and acquired Taiwanese residence, they wouldn't be subject to taxation except on Canadian-source income. As the parliamentary secretary suggested, if they should happen to retain Canadian investments and are receiving income from that, there may be a point of being subject to some withholding tax but at the reduced treaty rates. Apart from that, they won't be obligated to file a tax return, either because of this treaty or without it.

Senator Oh: Minister, I think the number of Canadian passport holders living in Taiwan is far more than 50,000, as you mentioned.

Mr. Champagne: What we have, senator, is that an estimated 50,000 to 60,000 Canadians live in Taiwan. That's the number we were provided in the brief by Global Affairs. There may be differences.

To your point, what we're trying to achieve is not to provide an additional burden to people, but it is to favour commerce between our two nations, which you would agree with me, senator, is a good thing because Canada is a trading nation and looking to APEC countries to boost our exports and create more jobs in Canada.

Senator Enverga: Like Senator Greene, I'll ask you why did it take us so long? We should have done this a long time ago. I know there are 92 treaties already. Just like any other treaties or agreements, have you experienced any challenges with regard to the other treaties? Are they being resolved here in this particular treaty with Taiwan and Israel?

Le sénateur Oh : Merci, monsieur le ministre. Un nombre important de détenteurs du passeport canadien, de citoyens canadiens vit à Taiwan. Comment l'entrée en vigueur du traité les touchera-t-il?

M. Champagne : Si j'ai bonne mémoire, l'ayant lu quelque part, 50 000 ou 60 000 résidents de Taiwan ont la nationalité canadienne. C'est manifestement pour éviter la double imposition. Dans la mesure où ils recevraient des revenus de là-bas ou d'ici, ils profiteraient visiblement du traité. Ceux qui ne s'adonnent pas à des activités commerciales, que ce soit à titre de particuliers ou de sociétés, ne seront pas touchés, mais les sociétés d'ici ou de là-bas qui importent ou exportent des marchandises en profiteront certainement, sur le plan de la prévisibilité. Ils sauront exactement quelles règles fiscales s'appliquent, et les retenues d'impôts seront certainement réduites. Nous nous attendons à ce que la clarification des règles et la réduction des retenues fiscales favorisent l'intensification du commerce entre nos deux nations.

Le sénateur Oh : S'ils vivent actuellement à Taiwan, doivent-ils déclarer annuellement leurs revenus?

M. Champagne : M. Ernewein vous donnera plus de détails à ce sujet.

M. Ernewein : Le traité n'aura aucune conséquence à ce sujet. Si le contribuable est un expatrié, un Canadien qui s'est établi à Taiwan et y a acquis le statut de résident taïwanais, il n'est pas assujetti à l'impôt, sauf pour les revenus de source canadienne. Comme l'a laissé entendre le secrétaire parlementaire, s'il arrive qu'ils conservent des investissements canadiens et qu'ils en tirent des revenus, ils pourraient, à un certain point, être assujettis à des retenues fiscales, mais au taux réduit prévu dans le traité. En dehors de ça, ils ne seront pas obligés de remplir une déclaration de revenus, à cause ou non de ce traité.

Le sénateur Oh : Monsieur le ministre, je pense que le nombre de détenteurs du passeport canadien vivant à Taiwan est beaucoup plus élevé que les 50 000 que vous avez dit.

M. Champagne : D'après nos estimations, de 50 000 à 60 000 Canadiens vivent à Taiwan. C'est le nombre qui nous a été communiqué dans le cahier d'information d'Affaires mondiales Canada. Il peut y avoir des écarts.

Ce que nous visons, c'est d'éviter de surcharger le contribuable, mais, plutôt, de favoriser le commerce entre nos deux nations, ce qui, vous serez d'accord, est bon pour la nation commerçante qu'est le Canada qui, grâce aux pays de l'APEC, cherche à stimuler ses exportations et à créer plus d'emplois sur son sol.

Le sénateur Enverga : Comme le sénateur Greene, je vous demande pourquoi il a fallu tant de temps? Ça aurait dû être fait il y a longtemps. Je sais que, déjà, 92 traités sont en vigueur. Comme tous les autres traités ou tous les autres accords, avez-vous éprouvé des difficultés par rapport aux autres traités? Sont-elles résolues dans ce traité particulier avec Taiwan et Israël?

Mr. Champagne: I'll comment generally and will ask Mr. Ernewein or Ms. Smith to provide further detail. But as we said, with the 92 treaties since the 1970s, we are going through a regular process, regular updates, as I pointed out to Senator Greene.

We're updating a number of treaties. The reason we're doing that, and going back to Senator Massicotte, is to implement and to make sure our treaties contain the latest provision of the OECD with respect, in particular, to tax avoidance and tax evasion to make sure we, as a leader in the world, are not only favouring commerce but being at the forefront of combatting potential tax evasion and avoidance.

We are constantly updating and making sure that Canadians benefit from the best-in-class treaty provisions we can have, which requires a regular update, as you said with 92; so you will see others coming for revisions as our negotiators are making sure that we incorporate the latest and greatest provisions provided. You will see in this treaty we incorporate the latest model provision from the OECD to make sure we're at the forefront of trade, but also making sure people pay their fair share of taxes.

Stephanie Smith, Senior Chief, Tax Legislation Division, Tax Policy Branch, Department of Finance Canada: There are, if we look at Israel, a couple of provisions, since it was a very old treaty dating from 1975; in particular there is a reduction in the withholding tax rates to reflect the current Canadian practice in terms of what we try to negotiate for withholding tax rates. In general the rates in the Israel treaty were at 15 per cent, and as you can see we've now reduced those to 5 per cent and 10 per cent on the different provisions if dividends are paid from a subsidiary to a parent company. Maximum withholding has gone down to 10 per cent on interest and royalties, making it more consistent with the rest of our treaty network.

It was after the Israel treaty that Canada introduced departure tax rules, which effectively provide for a deemed disposition of any capital property when you leave the country or when you enter the country. What we have done in the Israel treaty is to ensure that there is no double taxation and that the other state recognizes that bump-up in the cost base and therefore won't double tax the amount when there is an actual disposition of the capital property. We always include a provision in the treaty where our partner country agrees to respect that bump up in the tax base, so we have included that in the Israel treaty to modernize it and reflect Canadian income tax rules.

In the treaties, we have also picked up mini anti-avoidance rules in the dividend, interest and royalties provisions to ensure treaty shopping can't happen. If someone tries to access the treaty

M. Champagne : Je ferai quelques observations générales, après quoi je demanderai à M. Ernewein ou à Mme Smith de vous donner de plus amples détails. Comme nous l'avons dit, 92 traités ont été signés depuis les années 1970, il y a toute une série de règles, qui sont mises à jour périodiquement, comme l'a souligné le sénateur Greene.

Nous révisons divers traités. Si nous le faisons, pour revenir aux propos du sénateur Massicotte, c'est pour nous assurer d'intégrer à nos traités les dernières dispositions de l'OCDE et de les mettre en œuvre, particulièrement à l'égard de l'évitement fiscal et de l'évasion fiscale. À titre de chef de file mondial, nous voulons non seulement favoriser le commerce, mais nous positionner en première ligne de la lutte à l'évasion et à l'évitement fiscaux.

Nous sommes constamment en train de mettre nos traités à jour et de veiller à ce que les Canadiens bénéficient des meilleures dispositions possible, d'où la révision périodique des 92 traités, comme vous l'avez dit. Vous verrez donc d'autres révisions vous être soumises, au fur et à mesure que nos négociateurs essaient d'intégrer à nos traités et conventions les meilleures dispositions récentes. Dans cette convention, vous verrez que nous intégrons les dernières dispositions modèles de l'OCDE pour être à la fine pointe du commerce, tout en nous assurant que les gens paient leur juste part d'impôts.

Stéphanie Smith, chef principale, Division de la législation de l'impôt, Direction de la politique de l'impôt, ministère des Finances du Canada : Il y a, par exemple, quelques dispositions relatives à une très ancienne convention signée avec Israël en 1975; il y a en particulier une réduction des taux de retenue d'impôt, conformément aux pratiques canadiennes les plus récentes dans nos négociations sur les retenues d'impôts. En général, les taux prévus dans la convention avec Israël étaient de 15 p. 100 et vous pouvez voir qu'ils sont maintenant rabaissés à 5 p. 100 et à 10 p. 100 dans différentes dispositions, si des dividendes sont payés par une société à la société mère. Le taux de retenue maximal a été abaissé à 10 p. 100, sur les intérêts et les redevances, conformément aux dispositions qu'on trouve dans nos autres traités.

C'est après la signature de la convention avec Israël que le Canada a décidé d'imposer une taxe de départ, qui est considérée comme une disposition présumée de tout bien en immobilisations quand une personne quitte le pays ou y entre. Dans la convention avec Israël, nous avons veillé à ce qu'il n'y ait pas de double imposition et à ce que l'autre État reconnaisse la majoration de la base de coûts de manière à ne pas double-imposer la somme lorsqu'il y a disposition réelle du bien en immobilisations. Nous inscrivons toujours une disposition de ce genre dans les traités quand notre pays partenaire accepte une telle majoration de l'assiette fiscale. Nous en avons donc intégré une à la convention avec Israël afin de la moderniser et de tenir compte des règles en vigueur au Canada sur l'impôt sur le revenu.

Dans les traités, nous prévoyons également une mini-règle anti-évitement fiscal pour les dividendes, les intérêts et les redevances, afin d'éviter le magasinage de traités. Si une

when they are not truly a resident — in this particular example, of Israel — we do have a provision that says that if the dividend is being paid from Canada, the treaty rate would not apply.

We do have some of those mini anti-avoidance provisions, and as mentioned by the parliamentary secretary, we do have the most up-to-date version of the exchange of information article, which is a critical tool for the Canada Revenue Agency.

Senator Enverga: For the sake of argument here, is this treaty similar to those 92 treaties? Have we given any special treatment to other countries? Are all 92 treaties all the same?

Mr. Champagne: If you would like a comparative study, I would turn to Ms. Smith. The Israel treaty was negotiated in 1975, so we are modernizing it because, obviously, the withholding rates have changed over time, as Ms. Smith was saying. Compared to all the 92 treaties, to be more responsive to your question, I would have to defer to our officials to say whether and where there could be differences.

Ms. Smith: The one that stands out as having some differences is the treaty with the United States, and that reflects the very close relationship with a significant trading partner. We do have some provisions in the Canada-U.S. treaty that are not replicated in the rest of our treaty network. In general, however, the remainder of the treaties would be very similar, and it's a typically very consistent policy across the remainder of the treaty network.

The Deputy Chair: Just for clarification, Mr. Champagne, you did indicate that the policy, I assume, is to implement, with the Organisation for Economic Co-operation and Development, a model clause. Is the government policy to move toward that with these agreements? Presumably, then, there will there will be a clause understood worldwide, which would ease negotiations.

Mr. Champagne: As you said, Mr. Chair, as we modernize these model clauses, we are seeking consistency in promoting their adoption. That's why as we go into the process Ms. Smith mentioned, we are looking at consistency, but certainly, when it comes to the OECD Model Tax Convention provisions, we are always trying to be at the forefront of what they recommend, when it fits with our policy, in this case with respect to tax evasion and avoidance. We want to make sure we favour commerce, but as per our policy, as you know, Mr. Chair, we have invested almost half a billion dollars to make sure that we would be at the forefront of that, and that needs to be reflected internationally in our tax treaties. That is another tool in our tool box to help us make sure we do that efficiently across the world.

personne essaie de se prévaloir de cette convention alors qu'elle n'est pas vraiment résidante du pays — dans cet exemple-ci, Israël —, il y a une disposition dictant que si les dividendes sont versés depuis le Canada, le taux prévu dans la convention ne s'applique pas.

Nous avons quelques mini-dispositions anti-évitement de ce genre, comme l'a mentionné le secrétaire parlementaire, et nous avons la version la plus à jour de l'article sur l'échange de renseignements, un outil crucial pour l'Agence du revenu du Canada.

Le sénateur Enverga : Question d'argumenter un peu, cette convention s'apparente-t-elle aux 92 autres traités? Accordons-nous un traitement spécial à d'autres pays? Les 92 traités sont-ils tous identiques?

M. Champagne : Si vous voulez une étude comparative, je donnerai la parole à Mme Smith. La convention avec Israël a été négociée en 1975, donc nous la modernisons parce qu'évidemment, les taux de retenue ont changé au fil du temps, comme Mme Smith l'a déjà souligné. Comparativement à l'ensemble des 92 traités, pour répondre plus directement à votre question, je devrai demander à nos fonctionnaires de vous dire s'il y a ou s'il pourrait y avoir des différences.

Mme Smith : Le plus différent des autres est le traité avec les États-Unis, qui témoigne de notre relation très étroite avec ce partenaire commercial important. Il y a des dispositions dans le traité entre le Canada et les États-Unis qui ne se retrouvent nulle part ailleurs dans nos autres traités. En général, cependant, les autres traités sont très similaires et reposent sur des politiques très cohérentes d'un traité à l'autre.

Le vice-président : Pour clarification, monsieur Champagne, vous avez indiqué que la politique consiste à mettre en œuvre, si j'ai bien compris, une disposition modèle de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Le gouvernement a-t-il pour politique de l'appliquer dans ces accords? On pourrait alors présumer qu'il y aura un article universellement compris dans le monde, ce qui facilitera les négociations.

M. Champagne : Comme vous l'avez dit, monsieur le président, au fur et à mesure que nous modernisons ces dispositions modèles, nous visons l'uniformisation et faisons la promotion de leur adoption. C'est pourquoi, dans le processus que Mme Smith a décrit, nous cherchons la cohérence, certes, mais nous essayons aussi d'être toujours à l'avant-garde de ce que les dispositions du Modèle de convention fiscale de l'OCDE recommandent, dans la mesure où elles s'harmonisent bien avec nos politiques, dans ce cas-ci en ce qui concerne l'évasion fiscale et l'évitement fiscal. Nous voulons nous assurer de favoriser le commerce, mais conformément à notre politique, comme vous le savez, monsieur le président, nous avons investi presque un demi-milliard de dollars dans cette lutte, donc cela doit transparaître à l'échelle internationale dans nos traités fiscaux. C'est un autre outil de notre trousse à outils pour que nos efforts portent fruit dans le monde.

Senator Ringuette: It's not really a question, but rather two comments.

First, the U.S. is the only country in the world that taxes its citizens based on citizenry. All other countries tax on the basis of residency. That's a major issue that requires special negotiations, which I don't agree with anyway, so that's another story.

Mr. Ernewein could probably attest to the fact I don't do this often, but I want to take this opportunity to congratulate you on the fact that you've found the right terminology in the word "arrangement" to solidify our trading relationship with Taiwan. I'm very grateful for that.

Mr. Champagne: Thank you, senator.

Senator Ringuette: As they say, take a positive comment when you get it.

Mr. Champagne: It's just like in the house. When it's positive, we take it, for sure.

The Deputy Chair: She's not nearly that bad, actually.

Would any other senators like to pose questions while the parliamentary secretary is still here?

[*Translation*]

Senator Massicotte: We talked about tax evasion, but I assume the OECD's forecast also concerns the money laundering issue. It's still a matter of billions of dollars moving between countries. A great deal of work has been done in this area for the past 30 years. However, we still see flaws in the system. I think these agreements will help us fight money laundering in all these countries.

Mr. Champagne: We use transparency as a tool to better understand the financial flows, in particular between corporations. We did it with the Isle of Man, not today, but as part of the last budget. We're starting to better understand the financial flows between certain states. Agreements such as these, which provide access to information, serve as additional tools to help us better understand the financial flows and take measures if we identify irregularities. We're studying other initiatives to determine how we could lead global efforts to prevent tax avoidance and evasion.

Senator Massicotte: Have we made this type of agreement with countries such as the Bahamas and Bermuda? Is there a provision in our treaty with the OECD?

Mr. Champagne: I would need to ask Mr. Ernewein or Ms. Smith. Do we have a model, Ms. Smith?

La sénatrice Ringuette : Ce n'est pas vraiment une question, mais j'aimerais faire deux commentaires.

Premièrement, les États-Unis sont le seul pays au monde qui impose ses citoyens sur la base du statut de citoyenneté. Tous les autres pays les imposent sur la base du statut de résidence. C'est un enjeu de taille, qui nécessite des négociations spéciales, avec lesquelles je ne suis pas d'accord de toute façon, mais c'est une autre histoire.

M. Ernewein pourrait probablement vous confirmer que je le fais rarement, mais je tiens à saisir l'occasion de vous féliciter d'avoir trouvé la bonne terminologie avec le mot « arrangement » pour solidifier notre relation commerciale avec Taiwan. Je vous en suis très reconnaissante.

M. Champagne : Merci, sénatrice.

La sénatrice Ringuette : Comme on le dit, il faut prendre les compliments quand ils passent.

M. Champagne : C'est comme à la Chambre. Quand il y a du positif, on le prend, c'est certain.

Le vice-président : Elle n'est pas si méchante, en réalité.

Y a-t-il d'autres sénateurs qui souhaiteraient poser des questions pendant que le secrétaire parlementaire est ici?

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : On a parlé d'évasion fiscale, mais je présume que les prévisions de l'OCDE concernent aussi toute la question du blanchiment d'argent. Il s'agit tout de même de milliards de dollars qui traversent les pays. On a déployé beaucoup d'efforts en ce sens depuis 30 ans. Pourtant, on constate encore des failles dans le système. J'imagine que ces ententes nous aideront à contrer le blanchiment d'argent dans tous ces pays.

M. Champagne : La transparence fait partie de notre boîte à outils pour mieux comprendre les flux financiers, tout particulièrement entre les sociétés. Nous l'avons fait avec l'île de Man, pas dans le contexte d'aujourd'hui, mais dans le cadre du dernier budget. Nous commençons à mieux comprendre les flux financiers entre certains États. Des accords comme ceux-là qui nous donnent accès à l'information nous servent d'outils supplémentaires pour mieux comprendre les flux financiers et pour prendre des mesures dans les cas où nous pouvons détecter des irrégularités. Nous étudions d'autres initiatives pour déterminer comment nous pourrions jouer un rôle de premier plan à l'échelle internationale afin de contrer l'évitement fiscal et l'évasion fiscale.

Le sénateur Massicotte : Avons-nous conclu ce type d'entente avec des pays comme les Bahamas et les Bermudes? Y a-t-il une clause dans notre traité avec l'OCDE?

M. Champagne : Il faudrait que je pose la question à M. Ernewein ou à Mme Smith. Avons-nous un modèle, madame Smith?

[*English*]

Ms. Smith: Yes, we have the OECD model provision for the exchange of information, and we meet the international standard in the vast majority of our treaties. For those that do not currently meet the standard, we are taking steps to try to update them.

One that does include the international standard is the treaty with Barbados. There is no tax treaty with the Bahamas, so we don't have that in a tax treaty; however, we have a tax exchange agreement with the Bahamas, and it does consist of the international standard.

Senator Massicotte: On that update, given that we have you here, it's important to note that the OECD has been very effective in trying to get the countries to agree and get on side with full transparency in spite of our agreements.

But, as you know, in the last several months the OECD has basically been very frustrated, because in spite of the fact that these countries all committed to cooperate and have signed the agreements, they haven't fully cooperated. They haven't taken the measures necessary to avoid all of this money laundering and these fiscal problems.

What do we do? We are shunning these countries. We are trying to force them to get there. Are we making any progress?

Mr. Champagne: Certainly, senator, perhaps not in the purview of that particular agreement, but more generally speaking we are talking with different tax and enforcement authorities in different countries to try to make sure we learn from best practices and whether, in the context of IMET and others, we are at the forefront of the fight.

Things are moving in the cyber world as well. As you know, there are various components of that. Flow of money goes quickly, so it's about preventing, detecting, disturbing, prosecuting.

There is a large number of things one can do, but I assure the honourable senator that we are looking at that to ensure not only that we do our share but that we talk with our allies and others to ensure we learn from practices that others have implemented to make sure we are at the forefront of the fight.

Mr. Ernewein: In some sense, I challenge the premise of the question. That is say that yes, not everything has been done and it's an evolution, but directionally, there has been a great deal of change in the last decade or so. Ten years ago, we were struggling to try to get any of the non-treaty countries, the so-called tax havens, to agree to exchange of information. In fact, some of our treaty partners and OECD member countries were not fully committed to exchange of information in reality.

[*Traduction*]

Mme Smith : Oui, nous avons la disposition modèle de l'OCDE sur l'échange de renseignements, et nous respectons la norme internationale dans la vaste majorité de nos traités. Dans les quelques cas où nous ne la respectons pas, nous prenons des mesures pour réviser nos traités.

L'un des traités qui ne respectent pas la norme internationale est celui que nous avons avec la Barbade. Nous n'avons pas convention fiscale avec les Bahamas, cela ne figure donc pas dans une convention fiscale; cependant, nous avons un accord d'échange de renseignements à des fins fiscales avec les Bahamas, qui se fonde sur la norme internationale.

Le sénateur Massicotte : Sur ce point, puisque vous êtes ici, il importe de souligner que l'OCDE est très efficace pour convaincre les dirigeants de pays à embarquer et à accepter des règles de pleine transparence malgré nos accords.

Toutefois, comme vous le savez, depuis quelques mois, les gens de l'OCDE sont très frustrés, parce que malgré le fait que ces pays se sont tous engagés à coopérer et qu'ils ont signé des accords, ils ne coopèrent pas pleinement. Ils n'ont pas pris les mesures nécessaires pour éviter tout ce blanchiment d'argent et les problèmes fiscaux.

Que faisons-nous? Nous fuyons ces pays. Nous essayons de les forcer à respecter ces normes. Y a-t-il un peu de progrès?

M. Champagne : Assurément, sénateur, peut-être pas dans le contexte de cet accord en particulier, mais de manière plus générale, nous parlons avec les responsables de divers organismes d'application de la loi et des autorités financières de différents pays, pour nous assurer d'apprendre des pratiques exemplaires et déterminer si nous sommes en première ligne de la lutte dans le contexte de l'EIPMF, entre autres.

Les choses évoluent dans l'univers numérique également. Comme vous le savez, il y a divers volets à cela. L'argent circule à un rythme rapide, donc il faut mettre l'accent sur la prévention, la détection, la perturbation et les poursuites.

Il y a beaucoup de choses qu'on puisse faire, mais j'assure l'honorable sénateur que non seulement nous nous demandons comment faire notre part, mais nous parlons avec nos alliés et d'autres parties pour apprendre des façons de faire des autres pour nous assurer d'être en première ligne de la lutte.

M. Ernewein : D'une certaine façon, je conteste la prémisse de cette question. C'est-à-dire qu'effectivement, il reste beaucoup à faire et les choses évoluent, mais dans l'ensemble, il y a eu beaucoup de changements depuis une dizaine d'années environ. Il y a 10 ans, nous avions du mal à convaincre les pays non signataires de traités, qu'on appelle les paradis fiscaux, d'accepter d'échanger des renseignements avec nous. Même certains de nos partenaires membres de traités et de l'OCDE ne s'engageaient pas pleinement à échanger des renseignements dans la réalité.

About 10 years ago, we got this breakthrough with the TIEAs, the tax information exchange agreements. With a lot of pressure from G20, OECD and individual states, all OECD countries, G20 partners and almost all of the so-called tax havens — the offshore financial centres — agreed to the exchange of information, which led to extensive TIEA negotiations.

Il y a une dizaine d'années, les accords d'échange de renseignements à des fins fiscales, les AERF, ont changé la donne. Grâce à beaucoup de pressions du G20, de l'OCDE et de divers pays, tous les pays de l'OCDE, les partenaires du G20 et presque tous les soi-disant paradis fiscaux — les centres financiers extraterritoriaux — ont consenti à échanger des renseignements, ce qui a mené aux longues négociations sur les AERF.

That was only on information on request, which means you have to have some sort of idea there is a taxpayer who has investments in that jurisdiction to ask the question.

Celles-ci ne portaient que sur les demandes d'information à la pièce, ce qui signifie qu'il fallait déjà se douter qu'un contribuable avait des investissements dans un pays pour poser la question.

Since then, most recently, we have developed the Common Reporting Standard. It was inspired by the U.S. FATCA, which has all kinds of issues around U.S. citizenship, but the Common Reporting Standard, which almost 100 countries and other jurisdictions have signed on to, provides information automatically. That means we will collect this information and set up a regime whereby we can share that information automatically with trusted tax authorities. That gives us much better information.

Depuis, tout récemment, nous avons établi la Norme commune de déclaration. Celle-ci s'inspire de la FATCA américaine, qui soulève toutes sortes de problèmes relativement à la citoyenneté américaine, mais selon la Norme commune de déclaration, que presque 100 pays et États ont signée, l'information est fournie automatiquement. Cela signifie que nous recueillerons l'information, puis que nous établirons un régime pour pouvoir transmettre automatiquement l'information aux autorités financières de confiance. Nous aurons ainsi accès à de bien meilleurs renseignements.

Then, to the parliamentary secretary's point, much work is being done internally in terms of information with electronic fund transfers and what we get from the Common Reporting Standard and other exchanges of information.

Ensuite, pour revenir à ce que disait le secrétaire parlementaire, il se fait beaucoup de travail à l'interne au sujet de l'information sur les transferts électroniques de fonds, sur l'information que nous pouvons obtenir sous le régime de la Norme commune de déclaration et d'autres formes d'échanges de renseignements.

There is still some work to be done on beneficial ownership in Canada and elsewhere for anti-money laundering purposes as well as tax purposes, but I see all this positively, and we're making a great deal of difference.

Il reste fort à faire pour régir la propriété effective au Canada et ailleurs dans le monde, afin de contrer le blanchiment d'argent et l'évasion ou l'évitement fiscal, mais je vois toutes ces mesures d'un bon œil et je crois que nous sommes en train de changer beaucoup la donne.

Senator Massicotte: We are still at the forefront. Good. Ten years is not a long time, but we are at the cusp of getting information. Every time you get a leak, as we saw with the Panama papers recently, there are still a lot of Canadians who have thought they could get away with not paying taxes, yet the average Canadian does not have the resources to go to these countries and use those vehicles. We have a lot of work to do. Like you said, we should be encouraged that we are getting better cooperation.

Le sénateur Massicotte : Nous sommes toujours en première ligne. C'est bien. Dix ans, c'est peu, mais nous sommes sur le point de réussir à obtenir tous ces renseignements. Chaque fois qu'il y a une fuite, comme dans l'affaire des Panama papers, récemment, on voit qu'il y a encore beaucoup de Canadiens qui croyaient pouvoir éviter de payer de l'impôt, alors que le Canadien moyen n'a pas les moyens d'utiliser ces mécanismes et de se tourner vers d'autres pays. Nous avons encore beaucoup à faire. Comme vous l'avez dit, nous devrions être encouragés par l'amélioration de la coopération.

It's a technology race. I remember Mr. Chrétien said, "Money has no nationality." It flows and goes quickly.

C'est aussi une course technologique. Je me rappelle que M. Chrétien disait que l'argent n'a pas de nationalité. Il va et vient rapidement.

Mr. Champagne: That's why you'll be pleased to hear that the $444 million we put in was about that: having the right teams, technologies and systems. As you mentioned, things get sophisticated. We need to embed lawyers.

M. Champagne : C'est la raison pour laquelle vous serez heureux d'entendre que nous avons justement annoncé un investissement de 444 millions de dollars pour nous doter des bonnes équipes, des bonnes technologies et des bons systèmes. Comme vous l'avez mentionné, les technologies se raffinent. Nous avons besoin de bons avocats.

There are a number of initiatives to ensure we prosecute, disturb and disrupt things going on, but the word is out. I hear from CRA and others that with the investment Canada has made,

Nous avons divers mécanismes pour poursuivre les gens et perturber leurs activités, mais le mot est lancé. J'ai entendu de l'ARC et d'autres que grâce à l'investissement du Canada, les gens

people out there have the word, as Minister Lebouthillier said, that *la trappe se referme*. People are getting the word that Canada is aggressively pursuing those who evade taxes. We started with the Isle of Man. I think the minister announced recently there is a focus on Guernesey presently.

I won't disclose the future jurisdictions, which would be unwise as we are doing our work, but the word is out there that Canada is aggressively pursuing tax evasion and putting in the resources. It's nice to talk, but when put the resources — half a billion dollars almost in CRA to make sure we are doing it right — the word is out there that we are serious.

Senator Greene: You all will have to hide all that money a little better.

The Deputy Chair: If only that was our problem.

Senator Oh: Due to the diplomatic ties between Taiwan and Canada, the one-China policy, the convention of the treaty will be implemented by our trade office in Taipei.

Mr. Champagne: Yes.

Senator Oh: And the trade representative here from Taiwan in Ottawa.

Mr. Champagne: That's my understanding. We call it an arrangement, but for domestic law purposes, it would be considered a tax treaty; that's why we have the interpretation clause. It has the same effect in domestic law as the treaty has with Israel. It is to make sure it has the same legal status, but because of our one-China policy, we call it an arrangement. That serves the purpose of respecting our commitment with the one-China policy and making sure in domestic law, with the interpretation provision we have in Taiwan, and with respect to Hong Kong, it would have the same legal status that it would otherwise have.

Senator Enverga: I heard so many things about the tax treaty. Can you enlighten us on the costs and benefits of a tax treaty rather than a tax trade for foreign taxes paid? What are the differences?

Mr. Champagne: I'm not sure I got your question.

Senator Enverga: The costs and benefits of a tax treaty rather than a tax credit for foreign taxes paid — is that something that you've looked into?

Mr. Champagne: I'll give you a general answer. This is far more comprehensive, if you look at the provision in totality. It deals with different income and provides treatment, whether withholding or exchange of information. My view would be

sont au courant que la trappe se referme, pour reprendre les mots de la ministre Lebouthillier. Les gens se rendent compte que le Canada s'attaque activement à l'évasion fiscale. Nous avons commencé par l'île de Man. Je pense que la ministre a annoncé récemment que nos efforts se tournent maintenant vers Guernesey.

Je ne divulguerai pas le nom de nos cibles futures, ce serait bien mal avisé et nuirait à notre travail, mais le monde sait que le Canada combat activement l'évasion fiscale et qu'il y investit les ressources nécessaires. Les belles paroles ne suffisent pas, mais grâce aux ressources que nous investissons (nous avons accordé presque un demi-milliard de dollars à l'ARC pour bien faire les choses) les gens savent que nous sommes sérieux.

Le sénateur Greene : Vous devrez tous cacher tout cet argent un peu mieux.

Le vice-président : Si seulement c'était notre problème.

Le sénateur Oh : En raison de nos liens diplomatiques avec Taiwan et de la politique d'une Chine unique, la convention sera mise en œuvre par notre bureau commercial à Taipei.

M. Champagne : En effet.

Le sénateur Oh : Ainsi qu'avec le représentant commercial de Taiwan à Ottawa.

M. Champagne : C'est ce que je comprends. Nous parlons là d'un arrangement, mais d'un point de vue législatif, ce sera considéré comme une convention fiscale; c'est pourquoi nous avons prévu une disposition d'interprétation. Cet arrangement a le même effet juridique, au Canada, que notre convention avec Israël. Cette disposition fait en sorte qu'il ait le même statut juridique, parce qu'en raison de notre politique d'une Chine unique, nous utilisons le terme « arrangement ». Nous pouvons ainsi respecter nos engagements à l'égard de la politique d'une Chine unique et nous assurer que sur le plan législatif, compte tenu de la disposition d'interprétation contenue dans l'arrangement avec Taiwan, comme avec Hong Kong, cet arrangement ait le même statut juridique qu'une convention dans d'autres circonstances.

Le sénateur Enverga : J'ai entendu tellement de choses au sujet de la convention fiscale. Pouvez-vous nous éclairer un peu sur les différences entre les coûts et les avantages d'une convention fiscale et ceux de l'échange fiscal de l'impôt payé à l'étranger? Quelles sont les différences entre les deux?

M. Champagne : Je ne suis pas certain de bien comprendre votre question.

Le sénateur Enverga : Quels sont les coûts et les avantages d'une convention fiscale par rapport à ceux d'un crédit fiscal accordé pour l'impôt payé à l'étranger? Vous êtes-vous penché sur la question?

M. Champagne : Je vais vous donner une réponse générale. La disposition dans sa totalité vous fournira une réponse beaucoup plus détaillée. Différents types de revenus sont pris en compte, et leur traitement diffère; il peut y avoir retenue ou échange de

that it is far more comprehensive. What you are referring to is more limited in scope. That's why negotiating these treaties take more time, but they make more sense because they are more comprehensive than the specific arrangement the way you referred to it.

Mr. Ernewein: I just wanted to say that the propositions are not mutually exclusive. Tax treaties include almost always a tax credit mechanism so that when there is shared taxation, both the source country and the residence country have the right to tax. The residence country will generally provide a credit for any tax imposed by the source country.

In the earlier example, if a Canadian receives dividends from a foreign source that is subject to a treaty country, they are subject to 15 per cent tax rate. Then both domestic law and treaty will say that Canada will tax that income at, say, 30 per cent. It will give a credit, but it's bound by treaty to give a credit for the foreign tax paid so that the increment is payable in Canada.

The treaties also reduce taxation in both jurisdictions — or they can — to make sure there is a better share or make share there is not functional double taxation. Specifically, when you have a withholding tax on gross income, it could be a very high rate in terms of net income from that source. So having a lower withholding tax helps ensure you are not getting extortion-type rates of taxation.

The Deputy Chair: Seeing no other senators who wish to engage in questions and answers, I would like to thank you on behalf of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, Mr. Champagne, Ms. Smith and Mr. Ernewein. Thank you for being here and helping us understand this legislation. Mr. Champagne, thank you for the confidence of starting this legislation in the Senate.

Mr. Champagne: Thank you, senators. Thank you for understanding and helping us to make sure that we can provide that for Canadians starting January 1, 2017. Thank you for your time and for your questions.

The Deputy Chair: Is it agreed, honourable senators, that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-4, An Act to implement a Convention and an Arrangement for the avoidance of double taxation and the prevention of fiscal evasion with respect to taxes on income and to amend an Act in respect of a similar Agreement?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Thank you. Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

renseignements. Je crois que la convention va beaucoup plus loin. Le genre de système dont vous parlez serait plus limité. C'est la raison pour laquelle il faut tant de temps pour négocier ce genre de traités, mais ils sont plus judicieux, parce qu'ils sont beaucoup plus détaillés que des arrangements particuliers comme ce que vous décrivez.

M. Ernewein : Je voudrais seulement dire que ces propositions ne sont pas mutuellement exclusives. Les conventions fiscales comprennent presque toujours un mécanisme de crédit fiscal, de sorte que quand il y a un régime d'imposition partagé, à la fois le pays source et le pays de résidence ont le droit d'imposer le contribuable. Le pays de résidence accordera généralement un crédit pour tout impôt du pays source.

Dans l'exemple donné un peu plus tôt, si un Canadien reçoit des dividendes d'une source étrangère qui sont assujettis à une convention, un taux d'imposition de 15 p. 100 s'y appliquera. Ensuite, selon les lois du pays et la convention, le Canada imposera le revenu de la personne à hauteur de 30 p. 100, disons. Elle aura droit à un crédit, puisque la convention prévoit un crédit pour l'impôt payé à l'étranger, mais la différence sera payable au Canada.

Les conventions ont également pour effet de réduire les taux d'imposition dans les deux pays (à tout le moins c'est possible) pour assurer un meilleur partage ou faire en sorte qu'il n'y ait pas de double imposition fonctionnelle. En gros, quand il y a une retenue d'impôt sur le revenu brut, le taux applicable peut être très élevé par rapport au revenu net de cette source. Le fait d'abaisser la retenue d'impôt contribue à éviter des taux d'imposition s'apparentant à de l'extorsion.

Le vice-président : Comme aucun autre sénateur ne souhaite vouloir poser de questions, j'aimerais vous remercier au nom du Comité permanent des banques et du commerce, monsieur Champagne, madame Smith et monsieur Ernewein. Je vous remercie d'être venus nous aider à comprendre ce projet de loi. Monsieur Champagne, je vous remercie de la confiance que vous nous manifestez en déposant ce projet de loi au Sénat.

M. Champagne : Merci, honorables sénateurs. Je vous remercie de votre compréhension et de nous aider à tout faire pour que cette mesure soit en place pour les Canadiens à compter du 1er janvier 2017. Je vous remercie de votre temps et de vos questions.

Le vice-président : Êtes-vous d'accord, honorables sénateurs, pour que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-4, Loi mettant en œuvre une convention et un arrangement en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu et modifiant une loi relative à un accord semblable?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Merci. L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : L'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé, est-elle reportée?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Agreed. Then we will go to the act itself. Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Carried. Shall the schedule that is attached carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: That's schedule 1; shall schedule 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall clause 1, which contains the short title that we postponed, now carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall the bill carry in its entirety?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Thank you. I'm sorry to be so repetitious on all of this.

Is it agreed that I report this bill, without amendment, to the Senate at the earliest opportunity?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Honourable senators, this concludes the work on this particular bill. Thank you very much for your cooperation, and as soon as I can get the report we will file it and table it in the Senate.

Senator Ringuette: Is that possible this morning, chair?

The Deputy Chair: It looks like we may be able to do it. We will do our very best on that.

Senator Ringuette: Thank you.

The Deputy Chair: Thank you very much. This meeting is now concluded.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, December 7, 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.

Des voix : D'accord.

Le vice-président : D'accord. Prenons maintenant la loi elle-même. L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Adopté. L'annexe jointe au projet de loi est-elle adoptée?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : C'est l'annexe 1; l'annexe 2 est-elle adoptée?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : L'article 1, qui contient le titre abrégé et que nous avions réservé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Le projet de loi est-il adopté dans sa totalité?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Merci. Je m'excuse d'être aussi répétitif.

Êtes-vous d'accord pour que je fasse rapport du projet de loi, sans amendement, au Sénat à la première occasion?

Des voix : D'accord.

Le vice-président : Honorables sénateurs, ceci vient conclure notre travail sur ce projet de loi. Je vous remercie infiniment de votre coopération. Nous déposerons notre rapport au Sénat dès que je l'aurai reçu.

La sénatrice Ringuette : Serait-il possible que ce soit ce matin, monsieur le président?

Le vice-président : Il semble que ce soit possible. Nous ferons de notre mieux.

La sénatrice Ringuette : Merci.

Le vice-président : Merci beaucoup. La séance est maintenant levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 7 décembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 h 20, pour étudier, en vue d'en faire rapport, 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.

[*English*]

The Chair: Welcome to the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce. My name is David Tkachuk, and I am the chair of this committee. Today is our ninth 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.

I would like to take this opportunity to inform honourable members that yesterday the committee's motion to extend our reporting date on this study was extended from February 28, 2017 to May 31, 2017.

During the first part of our meeting today, it gives me great pleasure to welcome our former colleague, the Honourable Gerry St. Germain, P.C., who served in the Senate from 1993 to 2012 for British Columbia Langley—Pemberton—Whistler. During his time in the Senate, Senator St. Germain served as member of this committee, among others, including being Chair of the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples during a number of parliaments.

Prior to his time in the Senate, Mr. St. Germain previously served as a member of Parliament from 1983 to 1988.

In March 1988, Mr. St. Germain joined the Canadian cabinet, the first Metis to do so, as Minister of Transport Canada and was later appointed as Minister of Forestry.

Thank you for being with us today, Honourable Senator St. Germain. Please proceed with your opening remarks, after which we will go to a question and answer session.

Hon. Gerry St. Germain, P.C., former senator, as an individual: Thank you, Mr. Chair. What an honour to be here with my good colleagues that I respected, worked with and I miss all of you. I want to be honest about it. You guys were great.

I look at Lynn, the clerk, those that translate and those that work for us, all you great ladies in the back and the interpreters, thank you for just being who you are and what you did for me when I was here.

Good afternoon, honourable senators. As I have been introduced, I am Gerry St. Germain, a former senator from British Columbia, cattle rancher and businessman, but more famously known as a chicken farmer. And I'm also an Aboriginal person, a Metis son of Manitoba. I want to begin by thanking the members of the committee for the opportunity to appear here before you.

As some of you will know, I served 19 years in this place, as the chairman so adeptly pointed out, 16 years as a member of the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples, with seven of those in the chair.

[*Traduction*]

Le président : 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 neuvième que nous consacrons à notre étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Je profite de l'occasion pour informer mes honorables collègues que notre motion visant à obtenir un délai a été adoptée hier, et que la date de présentation de notre rapport a ainsi été reportée du 28 février 2017 au 31 mai 2017.

Pendant la première portion de notre séance d'aujourd'hui, nous avons le grand plaisir d'accueillir notre ancien collègue, l'honorable Gerry St. Germain, C.P., sénateur de 1993 à 2012 à titre de représentant de la Colombie-Britannique (Langley-Pemberton-Whistler). Pendant ses années au Sénat, M. St. Germain a notamment été membre de notre comité et président du Comité sénatorial permanent des peuples autochtones au fil de plusieurs législatures.

Avant d'être nommé au Sénat, M. St. Germain a été député de 1983 à 1988.

En mars 1988, il s'est joint au Cabinet canadien, devenant ainsi le premier Métis à le faire, à titre de ministre des Transports avant d'être nommé ministre des Forêts.

Merci d'être des nôtres aujourd'hui, honorable sénateur St. Germain. Veuillez maintenant nous présenter vos observations préliminaires après quoi les sénateurs auront des questions pour vous.

Honorable Gerry St. Germain, C.P., ancien sénateur, à titre personnel : Merci, monsieur le président. C'est tout un honneur pour moi de me retrouver ici devant mes chers collègues qui ont droit à tout mon respect et qui me manquent beaucoup. Je veux être bien honnête avec vous. Vous étiez tous formidables.

Je vois Lynn, la greffière, les interprètes et tous ceux qui travaillent pour nous, et je veux les remercier d'être ce qu'ils sont et de l'aide qu'ils m'ont apportée pendant que j'étais sénateur.

Bonjour à tous. Comme on vient de vous le dire, je suis Gerry St. Germain, ancien sénateur de la Colombie-Britannique, éleveur de bétail et homme d'affaires, mais surtout connu comme producteur de poulets. Je suis également un Autochtone, un Métis du Manitoba. Je veux d'abord et avant tout remercier les membres du comité de me donner l'occasion de comparaître devant eux.

Comme certains d'entre vous le savent très bien, j'ai servi pendant 19 ans au Sénat dont 16 à titre de membre du Comité sénatorial permanent des peuples autochtones et 7 comme président de ce comité.

Since retiring from the Senate of Canada at the end of 2012, I have been volunteering my time to assist First Nations in northern British Columbia on options that could facilitate their equity ownership in major projects that are proposed for their territories, which, by the way, if done properly is a good idea.

I will focus my remarks today concerning the implications that the establishment of a national corridor may have on some of the business interests of First Nations, based on my volunteer work in this area. The issues facing First Nations in dealing with major project development are complex and require a significant level of capacity and attention to resolve.

I think if we have learned anything from the last 20 years of landmark court decisions and the recent announcements by the Government of Canada on the approval of Kinder Morgan, Line 3, Pacific Northwest LNG and the rejection of Northern Gateway is that our current policy approach to major project development is not serving the interests of First Nations or the rest of Canada particularly well at this time.

Despite these cabinet approvals, there remains a lack of certainty that these projects will proceed. This lack of certainty is bad for industry, bad for First Nations and bad for the economic future of Canada. If we continue with the same approach, we will continue to get the same results.

The current policy mandate of central agencies, in my opinion, does not support the meaningful inclusion of the social and economic interests held by First Nations into the framework around the development of major projects.

So let me take this opportunity to be clear when I say that I do not view anything in the First Nations arena through a partisan lens or prism. I feel that it's got to be totally non-partisan.

It's clear to me that attempts by successive governments over multiple decades, including governments I was part of, to change Canada's policy approaches may have been well intentioned but have failed for a variety of different reasons.

Today, I see an increasing urgency to get things right and advance the process as we are running out of second chances to get things right. This urgency, in my opinion, transcends all partisan lines. Policymakers and legislators must work together and must act on the interests held by First Nations, and in doing so we must be willing to act in ways that enable the interests held by First Nations to become part of the solution.

Depuis ma retraite du Sénat du Canada à la fin de 2012, je donne de mon temps pour aider les Premières Nations du nord de la Colombie-Britannique à envisager différentes options pouvant faciliter leur participation financière aux grands projets qui sont proposés sur leurs territoires. Soit dit en passant, ce serait sans doute une bonne chose, pour autant que l'on puisse s'y prendre de la manière qui convient.

C'est à la lumière de mon travail bénévole auprès des Autochtones que je vais vous entretenir principalement aujourd'hui des répercussions que pourrait avoir l'établissement d'un corridor national sur certains intérêts commerciaux des Premières Nations. Les enjeux liés à la participation des Premières Nations aux grands projets de développement sont complexes à un point tel qu'ils exigent le déploiement de capacités et d'efforts considérables.

Si les décisions historiques des tribunaux au cours des 20 dernières années et les annonces récentes du gouvernement du Canada concernant l'approbation des projets de Kinder Morgan, de la canalisation 3 et de Pacific Northwest LNG ainsi que le rejet de celui de Northern Gateway, nous ont appris quelque chose, c'est bien que notre approche stratégique actuelle des grands projets de développement ne sert pas particulièrement bien les intérêts des Premières Nations et des autres Canadiens.

Même s'ils ont été approuvés par le Cabinet, rien n'indique avec certitude que ces projets vont aller de l'avant. Cette incertitude est néfaste pour l'industrie, néfaste pour les Premières Nations et néfaste pour l'avenir économique du Canada. Si nous continuons dans la même veine, nous obtiendrons toujours les mêmes résultats.

À mon avis, le mandat stratégique actuel des organismes centraux ne permet pas la prise en compte véritable des intérêts socioéconomiques des Premières Nations dans le contexte du développement des grands projets.

Je tiens à profiter de l'occasion pour affirmer sans équivoque que je n'envisage aucun des enjeux touchant les Premières Nations dans une perspective partisane. J'estime que tout cela doit être complètement apolitique.

Il m'apparaît évident que les efforts déployés au fil de plusieurs décennies par différents gouvernements, y compris ceux dont j'ai moi-même fait partie, pour changer les approches stratégiques du Canada ont échoué pour différents motifs, même s'ils partaient des meilleures intentions du monde.

Je pense qu'il est plus urgent que jamais de faire le nécessaire pour apporter les changements qui s'imposent, car nous aurons tôt fait d'avoir épuisé nos deuxièmes chances. À mon sens, ce sentiment d'urgence doit primer sur toutes les considérations politiques. Les décideurs et les législateurs doivent concilier leurs efforts afin de favoriser cette forme de participation dans l'intérêt des Premières Nations. Ce faisant, nous devons être disposés à prendre les moyens pour que les Premières Nations soient parties prenantes dans la recherche de solutions.

New approaches must be focused on the goal of getting First Nations into business so they can be a participant in the economic mainstream of Canada and enjoy the societal benefits of meaningful economic participation. The current environment does not allow for this to happen and I believe it must change, the sooner the better.

I believe the current government, the present government here in Ottawa, has been saying the right things and setting the right tones for the generational change that needs to happen; but, my friends, the rubber needs to start hitting the road. We have got to get the show on the road.

Canada has at its disposal existing legislative tools that can be leveraged in order to begin the inclusion of First Nations interests in the policy framework around the development of major projects. One such tool is the First Nations Fiscal Management Act that has broad-ranging purposes to assist with financial management practices and to assist with the strengthening of business relationships between other governments, banks and industry. Honourable senators, the utilization of the purposes of this act should become a cornerstone consideration.

These services provided by this optional legislation through the three First Nations-led institutions it created are now being utilized by about 200 First Nations nationwide.

My volunteer efforts to assist First Nations in northern B.C. have been in tandem with the efforts of the First Nations Financial Management Board and the organization's executive chair, Harold Calla, who is sitting in the gallery here right behind me. He has appeared before you before. His sincerity, his commitment and his dedication are without question.

These efforts, at the request of a number of First Nations communities, have focused on options that would provide the access to capital required to take an ownership position through equity in proposed major projects. These communities have stated their interest in pursuing ownership in major projects and have established a capacity building tool in order to gain access to the technical information required to make informed business decisions. This capacity building tool is known as the First Nations Major Projects Coalition, which includes the participation of First Nations from the northwest coast to the northeast of B.C. I understand, as I said earlier, that this committee had the opportunity to hear from the First Nations members of the coalition at the end of October concerning the nature of their work, so I won't get into their details. I saw a playback of the tape, and I was impressed. I'm impressed working with these people. They are great people. Chief Joe Bevan was here as well as Chief Corrina Leween from Cheslatta, and Angel Ransom from the Carrier Sekani nations, just tremendous workers. The coalition represents an important step forward in how the next set of policy options are arrived at in Canada. The input and direction on a new policy framework must come from the First Nations, I believe.

Les nouvelles approches doivent viser d'abord et avant tout la participation commerciale des Premières Nations pour qu'elles puissent s'intégrer au courant principal de l'économie canadienne et bénéficier des avantages sociétaux découlant d'une contribution économique à part entière. Le cadre actuel ne permet toutefois pas une telle chose. Je pense que cela doit changer, et le plus tôt sera le mieux.

Je crois que le gouvernement en poste à Ottawa dit les bonnes choses et donne le ton juste relativement au changement générationnel qui doit survenir, mais il reste quand même que le moment est venu de joindre le geste à la parole.

Le Canada dispose d'outils législatifs pouvant lui permettre d'amorcer l'intégration des intérêts des Premières Nations au cadre stratégique entourant le développement de grands projets. Je pense notamment à la Loi sur la gestion financière des Premières Nations qui vise d'une manière générale à les appuyer dans leur administration financière ainsi que dans leurs relations commerciales avec d'autres gouvernements, les banques et l'industrie. Honorables sénateurs, je crois que l'on devrait chercher en priorité à exploiter les possibilités qu'offre cette loi.

Pas moins de 200 Premières Nations des différentes régions du pays utilisent désormais les services offerts via les trois institutions gérées par des Premières Nations qui ont été créées avec l'entrée en vigueur de cette loi d'application facultative.

Mes efforts bénévoles pour aider les Premières Nations du nord de la Colombie-Britannique sont appuyés par ceux du Conseil de gestion financière des Premières Nations et de son directeur exécutif, Harold Calla, qui est dans l'assistance aujourd'hui. Il a d'ailleurs déjà comparu devant votre comité. La sincérité de son engagement et de son dévouement ne fait aucun doute.

À la demande de plusieurs collectivités des Premières Nations, nos efforts se sont concentrés sur les options pouvant permettre l'accès au capital nécessaire pour acquérir une participation dans les grands projets proposés. Ces communautés ont dit vouloir investir dans ces projets et se sont donné un mécanisme de renforcement des capacités pour avoir accès aux informations techniques nécessaires afin de prendre des décisions d'affaires éclairées. Ce mécanisme prend la forme d'une coalition pour les grands projets avec la participation des Premières Nations de la côte nord-ouest jusqu'au nord-est de la Colombie-Britannique. Je ne vous donnerai pas plus de détails à ce sujet, car je sais que vous avez eu la chance d'entendre le témoignage des membres de cette coalition des Premières Nations à la fin octobre et que vous connaissez donc la nature de leur travail. J'ai pu visionner la vidéo de ces séances, et je dois dire que je suis impressionné de pouvoir travailler avec ces gens-là. Ils sont vraiment formidables. Le chef Joe Bevan est venu vous rencontrer, de même que la chef Corrina Leween de la Première Nation Cheslatta et Angel Ransom de la Première Nation Carrier Sekani. Ils travaillent tous très fort. La création de la coalition représente un important pas en avant dans la détermination des prochaines options stratégiques à considérer pour le Canada. À mon sens, c'est aux Premières Nations qu'il revient d'alimenter et d'orienter le cadre stratégique à venir.

Government cannot continue to rely on its own internal policy processes and expect innovative and different approaches to be produced. There must be a place for outside thought from First Nations who are directly impacted to influence policy decisions moving forward. The coalition represents a non-political, business-focused body with the ability to make this kind of contribution. Canada must be prepared to make continued investments in capacity building processes like the coalition if First Nations, governments and industry are to arrive at a better place on these issues.

Le gouvernement ne peut pas continuer à s'en remettre à ses processus stratégiques internes et s'attendre à ce qu'il en ressorte des approches novatrices et différentes. On doit ouvrir la porte à une réflexion externe par les Premières Nations directement touchées pour qu'elles aient leur mot à dire quand aux décisions stratégiques à venir. La coalition est une instance apolitique à vocation commerciale capable d'apporter la contribution souhaitée. Si l'on veut vraiment que les Premières Nations, les gouvernements et l'industrie puissent progresser dans ces différents dossiers, le Canada doit être prêt à investir de façon continue dans les mécanismes de renforcement des capacités comme la coalition.

At the same time, we must be prepared to embrace concepts like equity ownership in major projects as the likely outcome of increased investments in capacity. Ownership in proposed major projects is an important consideration on a number of fronts.

Parallèlement à cela, nous devons être prêts à adhérer à des concepts comme celui de la participation financière à des grands projets, une conséquence probable des investissements accrus dans la capacité. Cette participation aux grands projets proposés revêt une importance capitale à différents égards.

It has been my experience from travelling all over the north of B.C. and other parts of Canada for the past four years, talking to hereditary and elected leaders, elders, youth and the rank and file First Nations members in these communities, that the environment is their first priority. This I can't stress enough. I always thought it was just money and business. It's not.

En sillonnant le nord de la Colombie-Britannique et d'autres régions du Canada au cours des quatre dernières années, et en discutant avec des chefs héréditaires et élus, des aînés, des jeunes et d'autres membres des Premières Nations dans les communautés, j'ai été à même de constater que l'environnement est la grande priorité. Je ne saurais trop insister là-dessus. J'ai toujours cru que c'était seulement l'argent et les affaires. Ce n'est pas le cas.

I sat down with the elders. I sat in a room, and for about 20 minutes nobody spoke. I had my Metis vest on. One of them eventually came up and asked me about the vest, and it broke the ice, and then we got into what we wanted to talk about. They told me right off the bat that the number one thing is the environment. They told me the sad things about the social problems they have with youth, lack of respect, everything; but the environment was number one, as far as they were concerned.

J'ai rencontré des aînés. Je me souviens de m'être assis dans une pièce où personne n'a dit un traître mot pendant une vingtaine de minutes. Je portais ma veste métisse. L'un d'eux m'a finalement posé des questions au sujet de ma veste, ce qui a permis de briser la glace, et nous avons pu ensuite discuter des sujets qui les intéressaient. Ils m'ont dit d'entrée de jeu que l'environnement est la chose qui prime. Ils m'ont aussi parlé des problèmes sociaux qui touchent les jeunes, du manque de respect et de toutes ces choses déplorables, mais ils m'ont bien indiqué que l'environnement était la priorité principale.

First Nations want to approach the protection of the environment from a position of influence, and rightly so, I believe. I've seen firsthand what inadequate land use planning policy has done to First Nations traditional territory in northeastern B.C. where most of the LNG extraction takes place. That's in the northeast, by the way.

Les Premières Nations veulent être en position de force pour aborder la protection de l'environnement, et j'estime que c'est tout à fait justifié. J'ai pu moi-même observer les effets dévastateurs d'une politique d'aménagement inappropriée dans les territoires traditionnels des Premières Nations du nord-est de la Colombie-Britannique où la majorité des activités d'extraction de gaz naturel liquéfié ont cours.

It is circumstances like these that have shaken First Nations' trust in existing Crown processes around major project development. It is through ownership in proposed major projects that First Nations stand to gain the most benefit in influencing the management decisions of a project and mitigating risk to the environment.

Ce sont des situations semblables qui ont ébranlé la confiance des Premières Nations à l'endroit des processus de la Couronne pour ce qui est des grands projets de développement. C'est en investissant pour s'assurer une participation financière aux grands projets proposés que les Premières Nations seront mieux à même d'en tirer parti en exerçant une influence sur les décisions de gestion du projet tout en atténuant les risques pour l'environnement.

Senators, let me tell you, I flew for an hour and 40 minutes in a helicopter over what was once the most productive game area in the world. We were flying at 500 feet above the ground. We never

J'ai survolé en hélicoptère pendant une heure et 40 minutes un territoire qui a déjà été le plus peuplé en gibier dans le monde. Nous volions à 500 pieds d'altitude. Nous n'avons pas vu un seul

saw a single moose. The only thing you could see was wolves — totally destroyed. This is the northeast. This is out of Fort Nelson. You see brown water left at these fracking sites. There's no brown water in the north, unless it's made by man.

Ownership through an equity interest would also provide the kind of revenue stream that First Nations communities need in order to establish economies robust enough to move away from the programs and services dependency on the Department of Indigenous and Northern Affairs. First Nations have negotiated equity stakes with industry on past projects such as the Pacific Trail Pipeline, the PTP. This project set the benchmark by offering First Nations a true and meaningful seat at the board table. The equity scenario in this project did not get off the ground because First Nations could not achieve the financing required and were either told that it was not possible or that the interest on the loan would be equal to the rate of return on investment.

Honourable senators, this example underscores the need for governments to be willing to work with First Nations to find innovative ways in which barriers to accessing capital can be removed on a scale large enough to facilitate their equity investment in major projects.

To do this, we should look at the way in which Canada's balance sheet and credit rating may be leveraged to assist through the provision of government loan guarantees.

The issue of equity investment by First Nations in major projects is not without its detractors. Some will say that equity brings too much risk to the equation for First Nations and that revenue sharing or deals focused on cash payouts are the answer to accommodate First Nations' interests. In my opinion, these alternative options do not provide First Nations with the opportunity to influence and represent their interests within the project life cycle.

And if we are to move beyond the status quo, First Nations must have options available to them that allow for this type of binding influence to be asserted and for them to possess the capacity to see it through. Major players within the gas and pipeline industry have told me directly the safest investment they can make with their money is in their projects, and they're right.

Any risk associated with equity purchases can be mitigated in a variety of ways. I can speak to this because I have lived in the world of business personally. I serve on a board of directors of a First Nations-owned company in Alberta. I know the type of decisions we make as a board, why we make them and what benefits it brings to that First Nation.

orignal. Nous avons seulement pu apercevoir des loups — c'est la destruction totale. Je vous parle de la région nord-est, à partir de Fort Nelson. Nous avons pu voir l'eau brunâtre des sites de fracturation. La seule eau brunâtre que vous trouverez jamais dans le Nord, c'est celle qui est attribuable à l'activité humaine.

L'accès à la propriété via la participation financière procurera en outre à ces communautés des Premières Nations la source de revenus dont elles ont besoin pour stimuler suffisamment leur économie afin de s'affranchir de leur dépendance à l'égard des programmes et des services du ministère des Affaires autochtones et du Nord. Les Premières Nations ont déjà négocié une participation au capital avec l'industrie pour des projets comme celui du pipeline Pacific Trail. Ce projet a permis d'établir une norme de référence en offrant aux Premières Nations un siège à part entière au conseil d'administration. La participation au capital prévue n'a pas pu se concrétiser parce que les Premières Nations ont été incapables de trouver le financement nécessaire. On leur a répondu soit que la chose n'était pas possible soit que l'intérêt sur le prêt serait aussi élevé que le taux de rendement sur l'investissement.

Honorables sénateurs, cet exemple montre bien que les gouvernements doivent être prêts à collaborer avec les Premières Nations pour trouver des façons novatrices d'éliminer les obstacles à l'accès au capital dans une mesure suffisante pour permettre la participation financière des Premières Nations aux grands projets.

À cette fin, il faudrait voir comment il est possible de mettre à contribution le bilan et la cote de crédit du Canada pour faciliter l'octroi de garanties de prêts par le gouvernement.

La perspective de voir les Premières Nations investir dans les grands projets ne fait pas l'unanimité. Certains soutiennent que la participation au capital comporte trop de risques pour les Premières Nations et que leurs intérêts sont mieux servis par une formule misant sur le partage des revenus ou sur des ententes prévoyant le versement d'indemnités. Selon moi, ces autres options ne permettent pas aux Premières Nations d'exercer leur influence et de faire valoir leurs intérêts tout au long du cycle de vie d'un projet.

Si nous choisissons de mettre fin au statu quo, les Premières Nations doivent avoir accès à des options leur permettant d'affirmer ainsi leur influence pour faire changer les choses tout en disposant des capacités nécessaires à cette fin. Des intervenants clés de l'industrie du gaz et des pipelines m'ont carrément indiqué que leurs projets offrent les possibilités d'investissement les plus sûres qui soient. Ils ont tout à fait raison.

Tous les risques associés à l'acquisition d'une participation financière peuvent être atténués de différentes manières. Je peux vous en parler pour avoir moi-même évolué dans le milieu des affaires. Je siège au conseil d'administration d'une entreprise appartenant à des Autochtones en Alberta. Je sais quel genre de décisions nous prenons dans ce contexte, pour quelle raison nous les prenons et quels en sont les avantages pour les Premières Nations.

What happens if we aren't prepared to embrace these changes that are needed to enable a majority of First Nations to participate at this level in major projects? I ask you that question. Are we going to be able to create a policy environment where projects like a national corridor to facilitate trade and commerce can be built? That's another good question. The third question I have is: What do we want the economy and the social fabric of Canada to look like in 10 or 20 years?

It was 10 years ago during my time as Chair of the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples that the committee produced a comprehensive report focused on economic development. That report made a series of recommendations covering off many of the realities and challenges that I have spoken of today. A lot of contributions to that committee work were made by senators like Senator Dyck, Senator Sibbeston, Senator Patterson, Senator Campbell, who is here with us today, and others in this place who have believed and continue to believe in the future of our First Nations people.

While there have been incremental changes during this time, there has not been a willingness to create the kind of change necessary to get First Nations to the places they are asking to be and should be. These places are in the boardrooms making decisions, in the community building robust economies and social services, and out on the land protecting the environment.

Honourable senators, at 79 years old, going on 80, I will continue to volunteer my time to assist First Nations in B.C. and anywhere else in Canada in their efforts to achieve the capacity and tools required to make informed business decisions and to benefit fully from those positions. So long as the good Lord lets me continue, I will do that. But we must get to a point where the page can be turned on the historical impacts and general plight facing our First Nations people.

One such way to do this is to empower First Nations with control over their own futures by enabling them to assume their place in the economic mainstream of Canada. Our economic future as a natural resource dependent country depends on it.

I'm going to finish off by telling you a short story of when this young Metis ended up in British Columbia in 1966 with no money, three little kids and no furniture. I had to rent something, so I rented this wreck of a house from a German immigrant and a Dutch immigrant. We established a relationship, and the German gentleman said to me, "Frenchman, you got to have a house." And I had no capital. I had no access to capital. I am just an ordinary Metis and my wife is from an absolutely poor family.

Qu'adviendra-t-il si nous ne sommes pas disposés à apporter ces changements nécessaires pour permettre à la majorité des Premières Nations de participer de cette manière aux grands projets? Je vous pose la question. Allons-nous être en mesure d'établir un cadre stratégique permettant de réaliser les projets comme celui d'un corridor national pour faciliter les échanges et le commerce? C'est une autre bonne question. Et j'en ai une troisième. À quoi voulons-nous que le tissu économique et social du Canada ressemble dans 10 ou 20 ans d'ici?

Il y a 10 ans, alors que j'étais président du Comité sénatorial permanent des peuples autochtones, nous avons produit un rapport détaillé portant sur le développement économique. Le comité y formulait une série de recommandations traitant de bon nombre des réalités et des défis dont je vous ai parlé aujourd'hui. Le travail de ce comité était notamment le fruit des efforts de la sénatrice Dyck, du sénateur Sibbeston, du sénateur Patterson, du sénateur Campbell, qui est présent aujourd'hui, et d'autres sénateurs qui ont cru et continuent de croire en l'avenir des Premières Nations.

Des améliorations ont bel et bien été apportées depuis, mais il n'y a pas eu une véritable volonté d'opérer le genre de transformation nécessaire pour assurer aux Premières Nations la place qu'elles revendiquent et qui leur revient de droit. Cette place se trouve dans les conseils d'administration où les décisions sont prises, dans les organisations communautaires où l'on s'emploie à stimuler l'économie et à améliorer les services sociaux, et sur le terrain pour la protection de l'environnement.

Honorables sénateurs, j'ai 79 ans, bientôt 80, et je vais continuer de donner de mon temps pour aider les Premières Nations de la Colombie-Britannique et de partout au Canada dans leurs efforts pour se donner la capacité et les outils nécessaires pour prendre des décisions d'affaires éclairées et bénéficier pleinement des possibilités qui s'offrent. Plaise à Dieu que je puisse le faire encore longtemps. Nous devons toutefois en arriver à tourner la page pour mettre derrière nous ces séquelles historiques qui ont valu un sort aussi navrant à nos Premières Nations.

Pour ce faire, nous pouvons notamment leur donner les moyens de prendre leur avenir en main en les habilitant à occuper la place qui leur appartient au cœur de l'économie canadienne. L'avenir économique de notre pays riche en ressources en dépend.

Pour conclure, je vais vous raconter une petite histoire. C'est un jeune Métis qui arrive en Colombie-Britannique en 1966 sans un sou et sans un meuble, mais avec trois jeunes enfants. Il fallait que je trouve à nous loger, et j'ai finalement loué une maison plutôt délabrée d'un immigrant allemand et d'un immigrant néerlandais. Nous nous sommes ensuite liés d'amitié, et celui qui était d'origine allemande a fini par me dire qu'il faudrait bien que j'aie ma propre maison. Je ne possédais rien et je n'avais pas accès à du capital. Je n'étais qu'un simple Métis et mon épouse provenait d'une famille aussi pauvre que la mienne.

The German credit union, Edelweiss Credit Union in Vancouver, gave me a 100 per cent loan and mortgage to build a house within six years. This was the mid-1970s. I was worth $360,000 because somebody gave me the chance, the opportunity to take an equity position in the economy of this country.

This is all our First Nations need, a break, and we haven't given it to them. We keep throwing money, programs, projects, everything, but it doesn't work, so we have to make a change.

I see people here that I've worked with for years. I see some new faces, which is good. Remember, folks, it's in your hands, an awful lot of it. Do the right thing, please.

God bless all of you. Thank you.

The Chair: Thanks, Senator St. Germain.

I want to follow up because we had a great presentation from the First Nations group in British Columbia. We all thought, and I believe I speak on behalf of all members, that it was very informative.

When we talk about negotiating with First Nations on major projects, what's been missing in this whole thing is that we need a partnership with First Nations. What has been problematic is that we don't recognize them as equal partners in a lot of these projects. That's a lesson for the corporate community as well, where they're not seen as equal players. I just want you to comment on that.

Second, how do you see the federal government guaranteeing equity or financial assistance? Would it be like municipalities receive? I know municipalities receive guarantees that lower their interest rates. All the cities receive guarantees, as Senator Campbell would know. I know in Saskatchewan that the government underwrites loans for all the cities in the province. Is that the way you see it?

Mr. St. Germain: In essence, but I'd want them to be good investments.

Pacific Trails Pipeline comes along. They are good investments. The return on those investments is guaranteed because there's a set rate. They're under the public utilities commission.

La coopérative de crédit allemande, Edelweiss Credit Union, de Vancouver m'a consenti un prêt avec hypothèque pour 100 p. 100 du capital nécessaire à la construction d'une maison. Six ans plus tard, et n'oubliez pas que je vous parle du milieu des années 1970, j'avais des actifs de 360 000 $. Tout cela parce que quelqu'un m'a donné la chance d'accéder à la propriété pour m'intégrer à l'économie de notre pays.

C'est tout ce dont nos Premières Nations ont besoin, une chance, et nous ne leur avons jamais donné cette chance. Nous multiplions les versements, les programmes, les projets et tout le reste, mais cela ne fonctionne pas. Nous devons donc changer d'approche.

Je vois ici des gens avec lesquels j'ai travaillé pendant de nombreuses années. Je vois aussi de nouveaux visages, ce qui est une bonne chose. N'oubliez pas que tout est en vos mains dans une très large mesure. Faites ce que vous avez à faire, je vous en prie.

Que Dieu vous bénisse tous. Merci.

Le président : Merci, sénateur St. Germain.

J'aimerais bien ajouter quelque chose. Je crois pouvoir parler au nom de tous les membres du comité en disant que nous avons eu droit à un exposé fort intéressant d'un groupe représentant les Premières Nations de la Colombie-Britannique.

Lorsque nous parlons de la possibilité de négocier avec les Premières Nations dans le contexte des grands projets de développement, nous perdons de vue la nécessité d'établir un partenariat avec les Premières Nations. Des problèmes se sont posés pour bon nombre de ces projets du simple fait que nous n'avons pas considéré les Premières Nations comme des partenaires à part entière. C'est une leçon également pour le secteur privé qui ne voit pas non plus les Premières Nations comme de véritables partenaires. J'aimerais simplement savoir ce que vous en pensez.

Deuxièmement, quelle forme pourrait prendre selon vous l'aide financière ou la garantie offerte par le gouvernement fédéral pour la participation au capital? Serait-ce un peu comme avec les municipalités? Je sais que les municipalités bénéficient de garanties qui réduisent leurs taux d'intérêt. C'est le cas de toutes les villes, comme le sénateur Campbell pourrait nous le confirmer. Je sais que la Saskatchewan garantit des prêts pour toutes les villes de la province. Est-ce un peu ce que vous envisagez?

M. St. Germain : En principe, oui, mais il faut que ce soit des investissements judicieux.

C'est le cas par exemple du pipeline Pacific Trail. Le rendement d'un tel investissement est garanti en raison du taux fixe établi par la commission des services publics.

There's no question that we have to devise something at this level to deal with these people so they can get into it. But they're cognizant. It took me four years to get their trust and respect so I could sit down and have an honest chat with them.

They've told me that they realize they're short on capacity. They need help in that area. They'd like to manage their own things. That's why they want to go into partnership.

The biggest hurdle will be, as I mentioned in my delivery, some of these major pipeline corporations don't want to give it up. I said to them, "Do you mean to say that you're prepared to go on their traditional lands with your pipeline, but yet you're not prepared to share an equity position with them?" They said, "No, we don't want to. It's the best investment we can make, and we want to keep it for ourselves." I said, "What if they don't let you go through?" This is one of the lead guys of one of the bigger pipeline companies. I don't want to mention it here.

He told me straight up — Mr. Calla, who is behind me, was with me — "Oh, we're not interested." I said, "How will you go through?" "We'll just go through; we always have." I said, "Don't try to come through my ranch, because if you try to come through my ranch and just bulldoze your way through, there will be trouble."

These guys actually think that they've got a God-given right to go wherever they want, which they've done historically. Look at the poor people on Dollarton Highway. Senator Campbell knows about this. They were told to move their shacks off the area because they were coming through with the highway, and that's what they did. They went right through the reserve.

There are still people who think like this. That's the other thing. We have to get industry on side so that they realize the responsibility.

An example of a guy that's done it as correctly as possible is Ian Anderson, from Kinder Morgan. As the head honcho of that pipeline company, he goes right down and speaks to the Natives.

I'm not taking a position on Kinder Morgan or on Mr. Anderson, but I know he does that, and it makes a significant difference. He goes and deals with the people face to face, shakes hands with them and tries to make a deal with them. That's what we've got to start doing. We've got to start recognizing these people as capable.

The three people you had here, Angel Ransom, a young Native girl, brighter than bright; Corrina, the Chief of Cheslatta, very bright and capable of doing business; and Joe Bevan, I think, was

Il va de soi que nous devons concevoir un mécanisme semblable. Les gens des Premières Nations sont d'ailleurs pleinement conscients de la situation. Il m'a fallu quatre ans pour gagner leur confiance et leur respect afin de pouvoir m'asseoir avec eux et parler ouvertement.

Ils m'ont dit qu'ils se rendent bien compte qu'ils n'ont pas toutes les capacités voulues. Ils ont besoin d'aide à ce chapitre. Ils apprécient pouvoir gérer leurs propres affaires. C'est la raison pour laquelle ils veulent établir des partenariats.

Comme je l'indiquais dans mon exposé, le principal obstacle viendra de la réticence de certaines grandes sociétés de pipelines à lâcher prise. Je leur ai dit : « Êtes-vous en train de me dire que vous êtes prêts à faire passer votre pipeline sur leurs territoires traditionnels, mais que vous n'êtes pas prêts à en partager la propriété avec eux? » Ils m'ont répondu : « Non, nous ne voulons pas. C'est le meilleur investissement que nous puissions faire, et nous ne voulons pas le partager. » J'ai rétorqué : « Qu'allez-vous faire s'ils ne vous laissent pas passer? » Je discutais avec l'un des responsables d'une des grandes sociétés de pipelines que je vais m'abstenir d'identifier.

Il m'a carrément dit — et M. Calla, qui se trouve derrière moi, m'accompagnait — « Cela ne nous intéresse pas. ». Je lui ai demandé comment ils allaient faire. Et il m'a répondu : « Nous allons simplement passer, comme nous l'avons toujours fait. ». Je lui ai donc dit ceci : « N'essayez pas de passer par mon ranch, car si vous le faites et que vous rasez tout sur votre passage, cela ira mal. ».

Ces gens pensent qu'ils ont un droit inaliénable d'aller où ils veulent, et ils ont toujours agi ainsi. Regardez la situation des pauvres gens concernant la route Dollarton. Le sénateur Campbell connaît la situation. On leur a dit de déménager leurs cabanes ailleurs parce qu'on allait faire construire la route, et c'est ce qui a été fait. Ces personnes sont passées directement dans la réserve.

Il y a encore des gens qui pensent ainsi. C'est l'autre problème. Il nous faut convaincre l'industrie, de sorte qu'elle se rende compte qu'elle a une responsabilité.

Par exemple, Ian Anderson est un homme qui agit de la façon la plus correcte possible. En tant que grand patron de la société de pipeline Kinder Morgan, il parle directement aux Autochtones.

Je ne suis pas en train de prendre position au sujet de Kinder Morgan ou de M. Anderson, mais je sais que c'est ce qu'il fait, ce qui change beaucoup la donne. Il parle directement aux gens, leur serre la main et essaie de s'entendre avec eux. Voilà ce que nous devons commencer à faire. Nous devons reconnaître ces gens comme des personnes compétentes.

Il y a trois personnes qui ont comparu devant vous, soit Angel Ransom, une jeune Autochtone plus que brillante; Corrina, la chef de la nation des Carrier de Cheslatta, qui est très brillante et

the third one, another guy that recognizes we have to build capacity, and this is the only way we're going to do it.

Senator Ringuette: First things first: Gerry, we also miss you a lot. You were quite an inspiration.

The issue of the northern corridor and what we're looking at right now, hopefully, at the end of our study, will be to make a recommendation to fund the study, per se. That will be done at a university level.

From the get-go, as you indicated, you're talking about mostly equity-building, knowledge-building and all that. I think that this committee should insist that First Nations be involved from the get-go, at the start of this initiative.

I'd like to know, from your experience in regard to this kind of major project, what would be your recommendation in regard to who should be the First Nation participant in step one, which is the study?

Mr. St. Germain: Senator, that's why I'm here. There are other things I could be doing, like getting bucked off my horse like I did five weeks ago. That was not fun. There are other things I could be doing, but I want to be here.

The Chair: Is this as bad?

Mr. St. Germain: I was lying on the ground. There was a Jehovah's Witness praying over me. It was funny.

What excites me about this is amalgamation of the First Nations. I'm not the first on this. Premier Gordon Campbell, in British Columbia, suggested this before he left office, amalgamating the First Nations together. Industry now goes and picks them off one at a time, governments do this, and it's not the right way of doing things.

This is what the First Nations Major Projects Coalition does. They are coalescing, amalgamating as a unit. They have a steering committee, and the members that were here were the members of the steering committee.

It's organizations like that that you should be talking to, and you have, and I compliment you on that. That's why I'm so excited about what you're studying here.

By virtue of amalgamation, you get the majority. Out of about 38 bands, 25 have passed band council resolutions, where their membership is in favour of what they're doing. It's through amalgamation.

I think you're right, because most of this corridor will be going through traditional lands. Mr. Chairman, and all of you, I suggest strongly that you keep the First Nations involved and then there will be no surprises. You will be surprised at the quality of people out there. I have run into some real first-class people.

qui peut faire des affaires; et Joe Bevan — je crois que c'était le troisième témoin —, une autre personne qui est consciente que nous devons accroître les capacités, et c'est la seule façon dont nous réussirons.

La sénatrice Ringuette : Commençons par le commencement : Gerry, vous nous manquez beaucoup également. Vous étiez une source d'inspiration.

Concernant la question du corridor nordique et ce que nous examinons actuellement, j'ose espérer qu'à la fin de notre étude, on recommandera le financement de l'étude proprement dite. Cela se fera dans le milieu universitaire.

Depuis le début, comme vous l'avez indiqué, on parle surtout d'accumulation d'avoirs, d'acquisition de connaissances, et cetera. Je crois que le comité devrait insister pour que les Premières Nations participent dès le départ, dès le début de l'initiative.

D'après votre expérience, en ce qui concerne ce type de projet majeur, quelles Premières Nations devraient participer à la première étape, soit à l'étude, à votre avis?

M. St. Germain : Sénatrice, voilà pourquoi je suis ici. Je pourrais faire autre chose, comme tomber de mon cheval, comme c'est arrivé il y a cinq semaines. Ce n'était pas amusant. Je pourrais faire autre chose, mais je veux être ici.

Le président : Est-ce aussi terrible?

M. St. Germain : J'étais étendu par terre. Un témoin de Jéhovah était à côté de moi, en train de faire une prière. C'était drôle.

Ce qui m'emballe, c'est cette fusion des Premières Nations. Je ne suis pas le premier à examiner la question. Avant de quitter le pouvoir, l'ancien premier ministre de la Colombie-Britannique, Gordon Campbell, avait recommandé de les regrouper. À l'heure actuelle, l'industrie et les gouvernements font affaire avec une nation à la fois, ce qui n'est pas la bonne façon de procéder.

C'est ce que fait la Coalition de grands projets des Premières Nations. Les Premières Nations se sont regroupées. La coalition compte un comité de direction, et les personnes qui ont comparu en sont membres.

Vous devriez parler à des organisations comme celle-là, ce que vous avez fait et je vous en félicite. Voilà pourquoi votre étude me réjouit.

En raison de cette fusion, on a la majorité. Sur environ 38 bandes, 25 ont adopté des résolutions de conseils de bande, et les membres approuvent ce qui est fait. Une fusion rend cela possible.

Je pense que vous avez raison, car le corridor passera surtout sur des terres traditionnelles. Je vous recommande fortement, monsieur le président, et à vous tous, de favoriser la participation des Premières Nations et qu'il n'y ait pas de surprise. La qualité des gens là-bas vous étonnerait. J'ai rencontré des gens vraiment extraordinaires.

Harold Calla and I have worked together for 30 years. He was working on various other pieces of legislation that were allowing First Nations to opt out of the Indian Act, which is a good idea as well, because unfortunately, the Indian Act is so paternalistic that it doesn't let our First Nations think for themselves.

Senator Ringuette, I would say the amalgamation process, but keep First Nations involved. I think I mentioned in my delivery that it's critical.

As I say, we've got the ball starting to roll. B.C. has a lot of First Nations bands. They have over 260 of them out of about 630. These are approximate numbers.

We've got to start someplace. Every giant journey begins with a single step. Our step on the First Nations Major Projects Coalition is a small step, but it's an important one. You're at the stage in your study where you can keep First Nations involved.

Senator Tkachuk and all of us from the West, we know that this corridor, if it goes through, I'd say a huge percentage of it will be on Aboriginal lands.

Senator Black: Thank you for your contribution to this place and your ongoing work with this very important project.

Senator, you would likely not be aware, but just today the Transport Committee tabled a report that provides in one of its recommendations — and we only had I think eight recommendations in it — something that I know will please you. We have recommended that government, businesses and First Nations convene annually to review best practices to ensure that First Nations' engagement in pipeline projects is effective. This was tabled four hours ago. There's a clear recognition among that committee that best practices need to be employed to meet the objectives that you've so well set out.

That's by way of statement, sir.

I have a question for you, because there's a bit more learning hopefully we can get from you. I have two questions.

One, are you able to provide examples to this committee of where the approach you have described today has been implemented? If so, has it been successful?

The second question is a little more specific. With regard to the Northern Gateway project, which was rejected last week, many have suggested could have been a model for effective Aboriginal engagement. I understand there were 31 Aboriginal groups involved in an Aboriginal partnership that were economic stakeholders in the pipeline. Is there a model there that we should be considering as we do the autopsy?

Harold Calla et moi travaillons ensemble depuis 30 ans. Il a travaillé à d'autres mesures législatives visant à permettre aux Premières Nations de se soustraire à l'application de la Loi sur les Indiens, ce qui est aussi une bonne idée, car malheureusement, cette loi est tellement paternaliste qu'elle ne permet pas à nos Premières Nations de penser par elles-mêmes.

Sénatrice Ringuette, je dirais que le processus de fusion est important, mais qu'il faut maintenir la participation des Premières Nations. Je crois avoir déjà dit que c'est essentiel.

Comme je l'ai dit, nous avons déjà commencé. La Colombie-Britannique compte un grand nombre de bandes des Premières Nations, soit plus de 260 sur environ 630. C'est un nombre approximatif.

Il nous faut commencer quelque part. Chaque grand voyage commence par un pas. Ce que nous faisons concernant la Coalition de grands projets des Premières Nations constitue un petit pas, mais il est important. Vous êtes rendus à une étape de votre étude où vous pouvez continuer à faire participer les Premières Nations.

Le sénateur Tkachuk et tous ceux parmi nous qui viennent de l'Ouest du pays savent que si le corridor est créé, il passera surtout sur des terres autochtones.

Le sénateur Black : Je vous remercie de votre contribution aux travaux et de ce que vous accomplissez pour ce projet très important.

Sénateur, vous ne le savez probablement pas, mais aujourd'hui, le Comité des transports a déposé un rapport qui inclut, dans une de ses recommandations — et je crois qu'il ne contient que huit recommandations —, un élément qui, je le sais, vous plaira. Nous avons recommandé que le gouvernement, les entreprises et les Premières Nations se réunissent chaque année pour examiner les pratiques exemplaires afin de garantir la participation des Premières Nations aux projets de pipeline. Le rapport a été déposé il y a quatre heures. Le comité reconnaît clairement l'importance de recourir à des pratiques exemplaires pour atteindre les objectifs que vous avez si bien établis.

Je voulais le dire, monsieur.

J'ai une question à vous poser, car il est à espérer que vous pourrez nous en apprendre un peu plus. J'ai deux questions.

Tout d'abord, pouvez-vous donner à notre comité des exemples de situation où la démarche que vous avez décrite aujourd'hui a été mise en œuvre? Si c'est le cas, est-ce que cela a fonctionné?

Ma deuxième question est un peu plus précise. En ce qui concerne le projet Northern Gateway, qui a été rejeté la semaine dernière, bien des gens ont dit qu'il aurait pu être un bon modèle de participation autochtone. Je crois comprendre que 31 groupes autochtones participant à un partenariat autochtone étaient des intervenants économiques pour le pipeline. Y a-t-il un modèle que nous devrions examiner pendant que nous faisons l'autopsie?

Mr. St. Germain: As far as examples, Senator Black, I haven't got any that deal with government guarantees with First Nations. But I could defer to my partner and colleague Harold Calla from the Squamish First Nation, who is with us here today. I do know that the government guaranteed the Muskrat Falls project, and they guaranteed it to the tune of $6 billion.

I don't know if you're aware that Genworth, a corporation that guarantees mortgages, and the government guarantees 90 per cent of their insurance. That's an example of where the government has put up a guarantee. I don't think General Electric needs it as bad as some of our First Nations do.

Having said that, those are a couple of examples of where government loan guarantees have gone into effect. Most likely it's not as simplistic as I've described it regarding Genworth and the mortgage guarantee, but it shows that the government can do this.

I want to bring this up, seeing that you've brought this up, Senator Black. If anybody has a better idea — anybody, anywhere in the world — don't keep it a secret, because I will help in any way. I don't even want to be mentioned. As a personal example, I lived in a community, Senator Black, where there was nothing; there was no hope. There was no chance of ever going into business. You either worked as a labourer or a trapper, like my dad was. Even my dad said to me, "Gerry, you can't be a trapper, because they're destroying the environment." And they did. The muskrat swamps were drained for farm purposes and everything.

If you haven't got the capital or access to it, what can you start? In 99 per cent of the cases, you can't start anything, and that's why I think it is so critical.

Senator Wallin: Good to see you, senator. This is a chicken-and-egg question for the chicken farmer.

Mr. St. Germain: Have you got a turnip wagon that I can fall off of?

Senator Wallin: You have suggested, as many others have, that the Indian Act doesn't work and the programs don't work. We have endless evidence of this, but billions of dollars are spent. So if you and we have access to that money to encourage investment, equity partnership or to fund other levels of activities, including even the study itself, there probably is money in the system to do it, but how do we access it? Does everybody start giving up those things so that money can be turned over?

I know this is a tough question, but it's not that the money isn't being spent. So how do we make that effort to harness it and put it somewhere else? Because then you have to get First Nation groups across the country to say, "Okay, we forfeit, if it will come back to us the other way."

M. St. Germain : Pour ce qui est des exemples, sénateur Black, je n'en ai aucun qui concerne les garanties gouvernementales pour les Premières Nations. Je peux toutefois m'en remettre à mon partenaire et collègue, Harold Calla, de la Première Nation des Squamish, qui est parmi nous aujourd'hui. Je sais que le gouvernement a fourni une garantie pour le projet de Muskrat Falls à hauteur de 6 milliards de dollars.

J'ignore si vous savez que Genworth est une compagnie qui offre des garanties hypothécaires et que le gouvernement garantit 90 p. 100 des assurances. C'est un exemple où le gouvernement a versé une garantie. Je ne crois pas que General Electric en a autant besoin que certaines de nos Premières Nations.

Cela dit, ce sont des exemples où il y a des garanties de prêt du gouvernement. Ce n'est fort probablement pas aussi simple que je l'ai décrit en ce qui concerne Genworth et la garantie hypothécaire, mais cela montre que le gouvernement peut le faire.

Je veux soulever ce point, étant donné que vous l'avez souligné, sénateur Black. Si quelqu'un a une meilleure idée — n'importe qui dans le monde —, il ne faut pas qu'elle reste secrète, car je ferai tout ce que je peux pour aider. Je ne veux même pas qu'on mentionne mon nom. Je vais vous donner un exemple personnel. Sénateur Black, j'ai vécu dans une collectivité dans laquelle il n'y avait rien; il n'y avait aucun espoir, aucune possibilité de se lancer en affaires. On était soit travailleur, soit trappeur, comme mon père. Même mon père m'a dit : « Gerry, tu ne peux pas être trappeur, car ces gens vont détruire l'environnement ». Et c'est ce qui s'est passé. Les marais ont été drainés pour des activités agricoles, et cetera.

Sans capitaux et sans accès, que peut-on démarrer? Dans 99 p. 100 des cas, on ne peut rien entreprendre, et voilà pourquoi c'est tellement essentiel.

La sénatrice Wallin : Je suis ravie de vous voir, sénateur. C'est une question qui rappelle celle de la poule et de l'œuf.

M. St. Germain : Avez-vous trouvé une chose dans laquelle je n'ai pas d'expérience?

La sénatrice Wallin : Comme bien d'autres gens, vous avez dit que la Loi sur les Indiens et les programmes ne fonctionnent pas. Un nombre infini de gens l'ont dit, mais on dépense des milliards de dollars. Donc, si vous et nous avons accès à cet argent afin de favoriser les investissements et les partenariats de participation ou de financer d'autres types d'activités, dont l'étude en tant que telle, il y a probablement de l'argent dans le système pour le faire, mais comment y accédons-nous? Est-ce que tout le monde commence à renoncer à ces choses, de sorte que l'argent puisse être transféré?

Je sais que c'est une question difficile, mais ce n'est pas que l'on ne dépense pas l'argent. Comment pouvons-nous l'investir ailleurs? C'est qu'il faudrait alors que les groupes de Premières Nations de partout au pays disent qu'ils abandonnent si cela leur revient de l'autre façon.

Mr. St. Germain: First, it's through education. In my conversations with First Nations leadership, they recognize this. Right now, education funds go into the band pool. We put out a study when I was chair of the Senate standing committee that said that funding for education should be statutory. That means it goes only for education; it goes to nothing else. If you haven't got that provision in there . . . .

The other thing with education right at the present time with First Nations is that there's no standard. There are no school boards. There's no litmus test. I'll give you an example. The Dogrib in the Northwest Territories just outside of Yellowknife. They have a school at Rae-Edzo, close to Yellowknife. They have a very good graduation rate from that high school.

They have another community that's isolated. You can only fly in or go in on the ice in the winter. The failure rate is just horrific. Nobody really graduates. The other thing is that good teachers won't go there, but they will go to Rae-Edzo.

There are so many factors. There's the quality of teachers. There's the educational structure as a whole. You just can't throw money at something. If you've got a bucket of money in the house and everybody just grabs a handful and goes out, the next thing you know the pot is empty. It's got to be targeted.

That's why, with a steering committee like we've got, it's drawing out the quality people, like Angel Ransom who was here. They are the ones. We've got to take a chance.

When I was an air force pilot, I had an instructor. My first solo in a Chipmunk, I crashed — ripped the wings off. An instructor jumped in with me — one of the standard guys who tested us — and said, "I'm taking you up again." I said, "What do you want to do, crash another one?" We went up again. He said, "I know what's wrong. Your instructor didn't let you fly the airplane. You can go through the motions, but if you don't know how to fly the plane and your instructor doesn't let you fly it and take the risk, you crash." That's the best analogy I can give you.

Senator Wallin: This is just a secondary point, because I know it's different in B.C. than in other provinces. The duty to consult means different things in different places. Do you see that as a veto?

Mr. St. Germain: No.

Senator Smith: It's great to see you, Gerry.

I have one question, and it's a simple one. How? Because when we had Mr. Calla with us, and the people in the group were very articulate and impressive, but when you're selling stuff, the first

M. St. Germain : Tout d'abord, cela passe par l'éducation. D'après les discussions que j'ai eues avec des dirigeants des Premières Nations, ils le reconnaissent. À l'heure actuelle, des fonds pour l'éducation sont versés dans le fonds commun pour les bandes. Quand j'étais président du comité sénatorial permanent, nous avions publié une étude indiquant que le financement de l'éducation devrait être prescrit par la loi. Cela signifie qu'il n'est investi que dans l'éducation, exclusivement. Si l'on n'inclut pas cette disposition...

L'autre enjeu concernant l'éducation et les Premières Nations en ce moment, c'est qu'il n'y a aucune norme. Il n'y a pas de conseil scolaire, ni de critères décisifs. Je vous donne un exemple : la nation Dogrib des Territoires du Nord-Ouest, qui vit tout près de Yellowknife. Elle a une école secondaire à Rae-Edzo, près de Yellowknife, et le taux de diplomation est très bon.

Il y a une autre collectivité isolée. On peut s'y rendre par avion ou passer par la glace en hiver. Le taux d'échec est tout simplement atroce. Personne n'obtient vraiment de diplôme. D'autre part, les bons enseignants ne vont pas là-bas, mais vont à Rae-Edzo.

Il y a tellement de facteurs, comme la qualité des enseignants et de la structure de l'enseignement dans son ensemble. On ne peut pas tout simplement investir de l'argent dans quelque chose, comme cela. Si l'on a un tas d'argent et que tout le monde en prend une poignée, la première chose qu'on sait, c'est que la caisse est vide. Il faut que le financement soit ciblé.

Voilà pourquoi, grâce à un comité de direction comme le nôtre, on peut attirer des gens de qualité comme Angel Ransom, qui a comparu devant vous. Nous devons prendre un risque.

Quand j'étais pilote de la Force aérienne, j'avais un instructeur. Durant mon premier vol solo à bord d'un avion Chipmunk, il s'est écrasé — les ailes ont été arrachées. Un instructeur — l'un des hommes qui nous évaluaient — m'a dit :« Tu vas remonter dans le ciel avec moi. ». Je lui ai alors demandé s'il voulait que je cause l'écrasement d'un autre avion. Nous sommes remontés dans les airs. Il m'a dit qu'il savait ce qui n'allait pas, et c'était que mon instructeur ne m'avait pas laissé piloter l'avion. Il m'a dit qu'on peut bien tout apprendre, mais que si une personne ne sait pas comment piloter l'avion et que son instructeur ne la laisse pas le faire et ne prend pas le risque, l'avion s'écrase. C'est la meilleure analogie que je puisse vous offrir.

La sénatrice Wallin : Je sais que les choses sont différentes en Colombie-Britannique par rapport à d'autres provinces. L'obligation de consulter ne veut pas dire la même chose partout. Voyez-vous cela comme un veto?

M. St. Germain : Non.

Le sénateur Smith : Je suis ravi de vous voir, Gerry.

J'ai une question, et elle est simple. Comment? C'est que M. Calla a comparu, et les gens du groupe s'exprimaient très bien et étaient très impressionnants, mais la première étape dans le

step of the selling process is how to relate to people and create trust. You've talked a lot about that.

I think what we would possibly need, and I need your input, is where do we start? Do we start with a project? Do we start in B.C.? How do we start and how do we build a relationship?

We need to know how they see it, for example Mr. Calla's group. If we truly believe we're going to empower First Nations people, we need to see what they think. They have to be confident enough to produce to us exactly what they think so that we can start the relationship.

When I worked with Ogilvie Mills, we went to Japan and it took us eight years to sell there because they didn't trust us. Once the Japanese trusted us, we blew the Americans away at a higher price. So the issue is how do we do it? How do we get the ball rolling? Where do we start? There are 640 nations, and that's the latest from Indigenous and Northern Affairs.

Mr. St. Germain: How do we start? I honestly believe that we are looking for a project now. We're going to try to start it as much as we can with the people we're working with in British Columbia. British Columbia is a hive of activity because of the natural resources in the northeast and in Alberta, adjoining Alberta, and it's got to be moved to market. It will be critical that First Nations are part of how it's moved there.

That's why I took an interest in northern B.C. I've always said, when I was dealing with First Nations as the chair of the Senate standing committee, we have to make certain that they are working together and that they're not working against each other.

I think what you saw here is the nucleus of the first step. We will find a project; I'm confident.

But you have to understand, senator — you don't have to understand, but it would be nice if you did, and you most likely will — that it took us four years and some.

Harold is part of the Squamish First Nation. He's an accountant by profession. His son studied at the London School of Economics. These two gentlemen that are in the gallery here, I've worked with them, and we have really had a tough time.

My former assistant that worked with me here is also working with us. I happen to be a volunteer, and I go in and I do certain things. But this trust thing, believe me, is not simple.

processus de vente est liée à la façon de communiquer avec les gens et d'établir un lien de confiance. Vous en avez beaucoup parlé.

Je pense que ce qu'il nous faut probablement, et j'ai besoin de votre opinion, c'est de savoir par où nous devons commencer. Commençons-nous par un projet? Commençons-nous en Colombie-Britannique? Comment devons-nous commencer et créer un lien?

Nous devons connaître leur façon de voir les choses, par exemple le groupe de M. Calla. Si nous croyons vraiment que nous donnerons aux peuples des Premières Nations des moyens d'agir, nous devons connaître leur point de vue. Ils doivent être assez en confiance pour nous dire exactement ce qu'ils pensent, de sorte que nous puissions établir les liens.

Quand je travaillais pour Ogilvie Mills, nous sommes allés au Japon et il nous a fallu huit ans pour réussir à vendre là-bas, parce que les Japonais ne nous faisaient pas confiance. Une fois que nous avons obtenu leur confiance, nous avons battu les Américains à plates coutures, même si notre prix était plus élevé. La question qui se pose, c'est la suivante : comment procédons-nous? Comment faire bouger les choses? Par où devons-nous commencer? Il y a 640 nations selon les dernières données fournies par Affaires autochtones et du Nord Canada.

M. St. Germain : Par où commencer? Honnêtement, je crois que nous sommes à la recherche d'un projet. Nous allons essayer de commencer le plus possible en travaillant avec les gens avec lesquels nous collaborons en Colombie-Britannique. La province est en pleine ébullition en raison des ressources naturelles dans le Nord-Est et en Alberta, à côté de l'Alberta, et il faut que cela parvienne aux marchés. Il sera essentiel que les Premières Nations participent au processus.

Voilà pourquoi j'ai manifesté de l'intérêt à l'égard du nord de la Colombie-Britannique. J'ai toujours dit, lorsque je parlais aux peuples des Premières Nations à titre de président du comité sénatorial permanent, que nous devions nous assurer que les gens collaborent plutôt que de travailler les uns contre les autres.

Je crois que ce que vous avez vu ici, c'est l'embryon de la première étape. Je suis persuadé que nous trouverons un projet.

Or, il vous faut comprendre, sénateur — vous n'y êtes pas obligé, mais ce serait bien, et vous comprendrez fort probablement —, qu'il nous a fallu attendre un peu plus de quatre ans.

Harold est membre de la Première Nation des Squamish. Il est comptable de profession. Son fils a étudié à la London School of Economics. J'ai travaillé avec ces deux personnes, qui sont ici dans la tribune, et nous avons vécu une période très difficile.

Mon ancien assistant qui a travaillé avec moi ici collabore également avec nous. J'interviens et je fais certaines choses en tant que bénévole. Mais croyez-moi, cette question de confiance n'est pas simple.

We had one meeting up North and the people wouldn't talk. I made a short dissertation on volunteering and all of that. They brought me to their table and they said, "You're volunteering?" It was like there was something wrong with me. I said, "Yes." And they said, "Why?" And I said, "It's because my dad was one of you. It's honouring my dad, my father."

Nous avons tenu une rencontre dans le Nord et les gens sont restés muets. J'ai fait un court exposé sur le bénévolat notamment. Ils m'ont convoqué à leur table et m'ont demandé : « Vous travaillez bénévolement? ». Ils ont posé la question comme si quelque chose clochait chez moi. J'ai répondu : « Oui ». Et ils ont dit : « Pourquoi? ». Et j'ai répondu : « C'est parce que mon père était l'un de vous et j'honore sa mémoire. ».

Senator Smith: It took us eight years to get the Japanese to buy our product.

Le sénateur Smith : Il nous a fallu huit ans pour convaincre les Japonais d'acheter notre produit.

Mr. St. Germain: So you know.

M. St. Germain : Pour votre gouverne.

Senator Smith: We had times where we just sat and looked at each other. You evolve from that particular point.

Le sénateur Smith : Dans le cadre de certaines rencontres, il est arrivé que nous nous soyons simplement regardés. Il fallait progresser à partir de là.

Mr. St. Germain: We're working on a project.

M. St. Germain : Nous travaillons à un projet.

Senator Smith: We need the "how." I would like to see from Harold a two-pager that shows how we'd like to progress. It could be tied into the corridor concept. The corridor concept, of course, is right away where you're going to get land, you're going to make sure you do all your geopolitics and your topographical maps, et cetera. But we need to know from the First Nations folks how they see it so that we can start it. And then, if we have the initiative, maybe we can find private partners and get a group together. Everyone says, "Let the First Nations people tell you." Well, tell us.

Le sénateur Smith : Nous devons savoir « comment ». J'aimerais que Harold prépare un document de deux pages qui expliquerait comment nous voulons aller de l'avant. Ce pourrait être lié à l'idée du corridor. Dans le cadre de ce projet, il faut d'emblée établir les terrains et nous assurer d'élaborer toutes les cartes géopolitiques et topographiques, et cetera. Mais nous devons savoir ce que les Premières Nations en pensent pour pouvoir commencer. Puis, si nous avons l'initiative, nous pourrons peut-être trouver des partenaires privés et mettre sur pied un groupe. Tout le monde dit : « Laissez les Premières Nations vous dire ce qu'elles en pensent. » Eh bien, qu'elles nous le disent.

Mr. St. Germain: Mr. Chairman, do you mind if I bring Harold to the table?

M. St. Germain : Monsieur le président, voyez-vous un inconvénient à ce que nous invitions Harold à la table de discussion?

The Chair: We don't mind at all. Harold?

Le président : Nous n'y voyons aucune objection. Harold?

Mr. St. Germain: Go ahead. They want a two-pager.

M. St. Germain : Allez-y. Ils veulent un document de deux pages.

Harold Calla, Executive Chair, First Nations Financial Management Board, as an individual: We can give you a two-pager, but there are a couple of questions. You asked some very relevant questions.

Harold Calla, directeur exécutif, Conseil de gestion financière des Premières Nations, à titre personnel : Nous pouvons vous fournir un document de deux pages, mais il faut répondre à quelques questions. Vous avez posé des questions très pertinentes.

Senator Wallin, we're not looking for government money. We want private sector money. We want a federal government guarantee loan for that. This is not going to be a burden if you go down this path.

Madame la sénatrice Wallin, nous ne cherchons pas à obtenir de l'argent du gouvernement. Nous voulons des fonds du secteur privé. Nous voulons un prêt garanti du gouvernement fédéral. Cela ne sera pas un fardeau si vous vous engagez dans cette voie.

There will be a need for some money to invest in capacity development. We are getting a lot of cooperation on that now. The important thing to remember is this approach is not a multi-billion dollar burden. We want to go to the private sector, the same place everybody else goes. We just need support to get there, the way Gerry got the support to buy his first house.

Nous aurons besoin d'argent pour investir dans le renforcement des capacités. Il y a une grande coopération en ce sens actuellement. Il importe de se rappeler que cette approche ne représente pas un fardeau de plusieurs milliards de dollars. Nous voulons nous associer avec le secteur privé, à qui tout le monde s'adresse pour obtenir du soutien. Nous avons seulement besoin d'une aide financière pour lancer le projet, comme Gerry l'a fait pour acheter sa première maison.

I want to talk about the wood fibre project because you've asked a really relevant question: How do you get there? Where do you start? I respectfully suggest there are two places to start. First

Je veux parler du projet de la fibre de bois car vous avez posé une question très pertinente : comment pouvons-nous lancer le projet? Par où devons-nous commencer? Je vous suggérerais

Nations engagement in the environmental assessment process needs to be recognized, not as a policy matter, but as a legislative matter.

I told you before that the Squamish Nation undertook its own environmental processes and issued its own certificate. The matters that were important, as Gerry referred to earlier, about the environment being the number one priority in our communities were addressed in the agreement we had with the proponent. Squamish gained the right to determine which cooling system would be used in the LNG plant. We said, "You're not using Howe Sound because it's just recovered from the copper mine. You're going to use air. You're also not going to use LNG and put more hydrocarbons in the air. You're going to use electricity. You're going to move the pipeline. You're going to move the pumping station to deal with some issues."

There are significant things that have to happen. I think the project is not insignificant but it's not huge. The economic, benefit-sharing agreement was reached. We got to that place. And, in the future, significant opportunities will flow to Squamish from those opportunities.

You don't have that opportunity in a $40 billion project. If you want to start somewhere, start with the federal government saying that for the right projects a loan guarantee is on the table.

Five years ago I went around the country with the Public Policy Forum to talk to industry and others about First Nation participation in major projects. Industry said if they were going to put equity on the table in any significant manner, it's got to be bought, not given.

So that's where we start, senator, to say, yes, there's going to be an approach towards environmental assessment that recognizes the legitimacy of First Nations as governments making decisions.

I will tell you that the Squamish process has resulted in a final investment decision by the proponent to actually build the plant and bring the natural gas there to ship overseas.

Senator Smith: Is that the LNG?

Mr. Calla: It's the only project that has gotten a final investment decision. It was done through the cooperation of the First Nation and the proponent and the province and the federal government for a period of time to stand down and let us do our environmental assessment process.

respectueusement deux façons de commencer. La participation des Premières Nations dans le processus d'évaluation environnementale doit être reconnue, pas en tant que question stratégique, mais en tant que question législative.

Je vous ai déjà dit que la nation Squamish a entrepris ses propres processus d'évaluation environnementale et a délivré son propre certificat. Les questions qui étaient importantes, comme Gerry l'a mentionné plus tôt, en lien avec le fait que l'environnement est la priorité absolue dans nos collectivités ont été réglées dans l'entente que nous avons conclue avec le promoteur. La nation Squamish a acquis le droit de décider des systèmes de refroidissement qui seraient utilisés à l'usine de gaz naturel liquéfié. Nous avons dit : « Vous n'utiliserez pas l'usine de Howe Sound car elle ne s'est pas encore remise de l'exploitation de la mine de cuivre. Vous allez utiliser de l'air. Vous allez également utiliser le gaz naturel liquéfié et libérer plus d'hydrocarbures dans l'air. Vous allez utiliser l'électricité. Vous déplacerez le pipeline. Vous déplacerez la station de pompage pour régler certains problèmes. »

Il y a d'importantes choses qui doivent survenir. Je pense que le projet n'est pas négligeable, mais il n'est pas énorme. L'entente économique de partage des avantages a été conclue. Nous avons atteint cette étape. À l'avenir, la nation Squamish pourra tirer parti d'importantes possibilités qui découleront de ces initiatives.

Un projet de 40 milliards de dollars ne vous offre pas cette possibilité. Si vous voulez commencer quelque part, commencez avec le gouvernement fédéral et dites qu'il y a une garantie de prêt sur la table pour les bons projets.

Il y a cinq ans, j'ai parcouru le pays avec le Forum des politiques publiques pour discuter avec les intervenants de l'industrie et d'autres acteurs au sujet de la participation des Premières Nations dans des projets de grande envergure. Les intervenants de l'industrie ont dit qu'ils allaient effectuer d'importants investissements; il faut que ce soit un achat et non pas un don.

C'est donc là où nous devons commencer, sénateur, pour pouvoir dire qu'il y aura une approche relative aux évaluations environnementales qui reconnaît la légitimité des Premières Nations en tant que gouvernements qui prennent des décisions.

Je dois vous dire que le processus de la nation Squamish a donné lieu à une décision finale en matière d'investissement par le promoteur pour construire l'usine et y acheminer le gaz naturel afin de l'expédier à l'étranger.

Le sénateur Smith : Est-ce du gaz naturel liquéfié?

M. Calla : C'est le seul projet qui a obtenu une décision finale en matière d'investissement. C'est le fruit d'une coopération pour une période donnée entre la Première Nation, le promoteur, la province et le gouvernement fédéral, qui ont accepté de ne pas intervenir et de nous laisser mener notre processus d'évaluation environnementale.

Senator Massicotte: Gerry, it is nice to see you again. In your presentation, you started off by saying the attitude is good but things are not going on the right track. You specifically referred to the approval of certain pipelines, but you also referred to the refusal of Northern Gateway. You seemed to suggest that that was a major negative for the First Nation, the refusal of that project. Is my understanding of that correct?

Mr. St. Germain: No, it isn't a major negative to them, but I think it was a political decision that was made. I've been there; I've sat at the cabinet table trying to make these decisions. Hopefully you're making the right one.

There's no question that it would be nice to be able to move product from Alberta and Saskatchewan out to the coastal waters.

Senator Massicotte: You're talking as a good Canadian now, but you said that the rejection of the Northern Gateway shows that our current policy approach to major project development is not serving the interests of First Nations. Why is the rejection of Northern Gateway not serving the interests of First Nations?

Mr. St. Germain: Well simply because it reduces another opportunity that, I think, in some ways, they could capitalize on.

Senator Massicotte: But the First Nations really didn't support the project.

Mr. St. Germain: Well, there are some that do and some that don't. That's a real political hot potato, Senator Massicotte, and we could go on for quite a while as to who is there.

I know that one of the larger bands in the northeast is really in favour of having it go through. To them it's a negative because they want it to go through. I'm not going to mention their names here because I don't want to get into the politics.

Senator Massicotte: That is a complication. There are some other groups. Some countries are that way, where there's no one spokesperson that can make it happen and represent. But that's not the case. The reality is that I think in this case you have 14 bands; 10 are saying yes and 4 are saying no. It's complicated, but I guess there's no solution to that.

Mr. St. Germain: Well, no, but eventual amalgamation, education — if the industry comes up with a bulletproof — 100-year pipelines can be put in the ground. It's just a matter of cost and profit, but if they were forced to the table —

Listen, we can put men on the moon and things on Mars. I'm sure that they can build a pipe that will last for 100 years. By that time, we will mostly be out of the fossil fuel business anyway or maybe right out of business, who knows.

Le sénateur Massicotte : Gerry, je suis ravi de vous revoir. Dans votre déclaration, vous avez commencé par dire que l'attitude est bonne, mais que les choses ne vont pas dans la bonne voie. Vous avez parlé plus précisément de l'approbation de certains projets de pipeline, mais vous avez également évoqué le rejet du projet de pipeline Northern Gateway. Vous semblez laisser entendre que le rejet du projet est très mauvais pour la Première Nation. Ai-je bien compris?

M. St. Germain : Non, ce n'est pas un point négatif important pour eux, mais je pense que c'est une décision politique qui a été prise. J'étais là; j'étais présent à la table du Cabinet à essayer de prendre ces décisions. Espérons que vous prendrez la bonne décision.

Il ne fait aucun doute que ce serait bien de pouvoir acheminer un produit de l'Alberta et de la Saskatchewan aux eaux côtières.

Le sénateur Massicotte : Vous parlez en bon Canadien en ce moment, mais vous avez dit que le rejet du projet du pipeline Northern Gateway montre que notre approche stratégique actuelle envers la réalisation de projets de grande envergure ne sert pas les intérêts des Premières Nations. Pourquoi le rejet du pipeline Northern Gateway ne sert-il pas les intérêts des Premières Nations?

M. St. Germain : Eh bien, parce que cela réduit une autre possibilité dont ils pourraient tirer parti d'une façon ou d'une autre, je pense.

Le sénateur Massicotte : Mais les Premières Nations n'appuyaient vraiment pas le projet.

M. St. Germain : Eh bien, certaines l'appuient et d'autres, non. C'est un dossier politique chaud, sénateur Massicotte, et nous pourrions en parler encore longuement.

Je sais que l'une des plus grandes bandes dans le Nord-Est appuie vraiment le projet. Pour ces gens, c'est un point négatif car ils veulent que le projet de loi aille de l'avant. Je ne vais pas mentionner leurs noms car je ne veux pas faire de la politique.

Le sénateur Massicotte : C'est une complication. Il y a d'autres groupes. Certains pays fonctionnent ainsi, où il n'y a aucun porte-parole qui peut représenter le projet et le concrétiser. Je pense qu'il y a 14 bandes dans ce cas-ci; 10 l'appuient et 4 ne l'appuient pas. C'est compliqué, mais j'imagine qu'il n'y a pas de solution.

M. St. Germain : Eh bien, non, mais s'il y a un regroupement éventuel, une sensibilisation — si l'industrie trouve un projet sans faille —, des pipelines de 100 ans peuvent être enfouis dans le sol. C'est une question de coûts et de profits, mais si on force les intervenants à participer...

Écoutez, nous pouvons envoyer des gens sur la Lune et des trucs sur Mars. Je suis certain qu'ils peuvent construire un pipeline qui durera 100 ans. D'ici là, il ne restera pratiquement plus de combustibles fossiles ou les activités dans ce secteur auront pris fin, sait-on jamais.

Senator Tannas: Senator, good to see you again, as always.

Mr. St. Germain: Nice to see you.

Mr. St. Germain: I want to pick up on what Senator Ringuette was talking about. I think we are coming towards what our recommendation is likely to be, and it's to recommend the ask we got initially from Jack Mintz and the School of Public Policy to do a significant study. We have an interesting idea and not much more than that right now, and we have a book that's 50 years old from a general who is still alive who kind of got this going.

So a study of some significance needs to happen to even get to the next level. But equity in this study, who will do it and what perspectives are they going to touch on?

When we had Harold here before —

Mr. St. Germain: He's still here.

Senator Tannas: No, but when he had the microphone all to himself.

Mr. St. Germain: Well he can have it all to himself.

Senator Tannas: He talked about how First Nations and groups like the major projects initiative and, potentially, the First Nations Financial Management Board, et cetera, could play a role in this initial study. I'm very much aware of that and I think others are as well.

My question is who else should be involved? If we're going to make a recommendation that talks about the University of Calgary and the School of Public Policy, who have been the initiators of all of this, frankly, the major projects coalition, I would assume we would want to have some industry group from all of the various potential users of a corridor, and then we have to figure out who will fund it or what recommendation. Do you have any thoughts around that? If you wouldn't mind letting Harold chip in too, that would be great.

Mr. St. Germain: I'll defer to Harold.

Senator Smith, you were talking; I'm a salesman.

Senator Smith: Me, too.

Mr. St. Germain: I've always surrounded myself with people smarter than me, and in most cases that's easy. So I have a guy smarter than me with me today.

I'm happy that you're here, Harold, so if you want to take a run at Senator Tannas's question, please do.

Mr. Calla: Thank you, I think.

I think we need to have organizations like the BC First Nations Energy & Mining Council. We can't ignore the political wings. We need technicians.

Le sénateur Tannas : Sénateur, je suis ravi de vous revoir, comme toujours.

M. St. Germain : Je suis heureux de vous voir.

M. St. Germain : Je veux revenir sur ce que la sénatrice Ringuette a dit. Je pense que nous avons une idée de ce que sera notre recommandation, qui se rapporte à la demande initiale de Jack Mintz et de l'École de politique publique pour que nous menions une étude importante. Nous avons une idée intéressante pour l'instant, et nous avons un livre vieux de 50 ans d'un général qui est encore vivant et qui a en quelque sorte amorcé le processus.

Donc, une étude importante doit être menée pour que nous puissions passer à la prochaine étape. Mais qui mènera cette étude et quelles perspectives seront abordées?

Quand Harold a témoigné...

M. St. Germain : Il est encore ici.

Le sénateur Tannas : Non, mais lorsqu'il avait la parole.

M. St. Germain : Il peut intervenir.

Le sénateur Tannas : Il a parlé de la façon dont les Premières Nations et les groupes comme l'initiative des grands projets et, potentiellement, le Conseil de gestion financière des premières nations pourraient jouer un rôle dans cette étude initiale. J'en suis très conscient et je pense que d'autres personnes aussi.

Qui d'autres devraient participer? Si nous recommandons l'Université de Calgary et l'École de politique publique, qui sont les instigateurs de tout cela, de même que la coalition des grands projets, j'imagine que nous voudrons qu'il y ait un groupe de l'industrie composé de différents utilisateurs potentiels d'un corridor, puis nous devrons déterminer qui assurera le financement et quelles recommandations faire. Pouvez-vous nous dire ce que vous en pensez? Si vous ne voyez pas d'inconvénient à ce qu'Harold intervienne également, ce serait formidable.

M. St. Germain : Je vais laisser Harold répondre.

Sénateur Smith, vous aviez la parole; je suis un vendeur.

Le sénateur Smith : Moi aussi.

M. St. Germain : Je me suis toujours entouré de personnes plus brillantes que moi, ce qui est généralement facile. Je suis donc accompagné aujourd'hui d'un homme plus intelligent que moi.

Je suis heureux que vous soyez ici, Harold, alors si vous voulez répondre à la question du sénateur Tannas, je vous prie de le faire.

M. Calla : Merci.

Je pense que nous devons faire participer des organisations comme la CB First Nations Energy & Mining Council. Nous ne pouvons pas faire fi des factions politiques. Nous avons besoin de techniciens.

We're talking about doing a study, but how are the terms of reference going to be developed? How do you get the participation of First Nations in a study? Part of the reason we talk about some of the more fundamental issues on major project development is because there is a history of resource development taking place within our traditional territories and no benefit coming to First Nations.

I always remember the late George Watts, from Nuu-chah-nulth, saying — and I said it here before — "I just want some of the trees that go by my front door, Harold." Well, if you want an approach to be considered by First Nations across this country, they have to know what is in it for them. They have to know there is potentially something in it for them at the end of the day. Some of these more fundamental questions are going to have to be considered, because we do not want to have the situation occur again where, "Okay, here, Indians; here's the study. We've done the work; here it is. What do you think? How's that?"

Senator Smith: That's why I asked you for the two-pager, Harold.

The Chair: Senator Tannas, could I go to Senator Day now? I just want to clean this up.

Senator Tannas: Sure.

Mr. St. Germain: Don't we have to get out of here?

The Chair: You could ask Mr. Rae; he might be able to answer some of these questions.

Senator Day: I will just follow along, if I may, from the discussion that Senator Tannas was leading you to. Our study is not on First Nations generally, but is there — and I think there is, but we'd like you to say yes — a role for First Nation communities across Canada in relation to this study of a corridor across Canada?

Are you aware of any comparative that looked at Aboriginal peoples in other countries that were involved in a similar situation? We hear of Australia and New Zealand being very progressive in dealing with their different communities. We did hear from one witness talking about Western Australia, north to south, down to Perth, and the role of the Aboriginal people in relation to that corridor.

This is not something where we put a bulldozer in and build all at one time, but it's a concept that if there is need or if there is development somewhere in the vicinity of this corridor or in it, the rights-of-way, the environmental impact, a lot of that will have been done. Isn't that where there is a role to play right now with respect to the First Nations in terms of rights-of-way? Because that's worth something. If you're giving up a right-of-way and you're promised that, if there's a development, it can happen here, then that's worth getting compensated for and getting a partnership in relation to whoever is doing the development.

Nous parlons de mener une étude, mais comment le mandat sera-t-il élaboré? Comment faire participer les Premières Nations à une étude? La raison pour laquelle nous discutons de certaines des questions plus fondamentales sur l'élaboration d'un projet de grande envergure est qu'il y a eu des projets d'exploitation des ressources dans le passé dans nos territoires traditionnels où les Premières Nations n'ont tiré aucun avantage.

Je n'oublierai jamais le regretté George Watts, de Nuu-chah-nulth, qui disait — et je l'ai déjà dit ici —, « Je veux seulement voir des arbres passer devant la porte de chez moi, Harold ». Eh bien, si vous voulez adopter une approche qui sera envisagée par les Premières Nations au pays, elles doivent savoir ce que cette approche prévoit. Elles doivent savoir si elles pourront en bénéficier en bout de ligne. Certaines de ces questions plus fondamentales devront être examinées, car nous ne voulons pas d'une autre situation où l'on nous dit : « Bien, nous sommes Autochtones, voici l'étude. Nous avons fait le travail. Qu'en pensez-vous? »

Le sénateur Smith : C'est pourquoi je vous ai demandé le document de deux pages, Harold.

Le président : Sénateur Tannas, puis-je céder la parole au sénateur Day maintenant? Je veux régler la question.

Le sénateur Tannas : D'accord.

M. St. Germain : Nous ne devons pas partir?

Le président : Vous pourriez poser la question à M. Rae; il pourrait peut-être répondre à quelques-unes de ces questions.

Le sénateur Day : Je vais donner suite, si vous le permettez, aux propos du sénateur Tannas. Notre étude ne porte pas sur les Premières Nations en général, mais y a-t-il — et je pense que oui, et nous aimerions que vous répondiez oui — un rôle que les collectivités des Premières Nations au Canada pourraient jouer en lien à cette étude sur un corridor qui traverserait le Canada?

Savez-vous s'il y a une étude comparative qui se penche sur les Autochtones dans d'autres pays qui ont été confrontés à une situation semblable? Nous avons entendu dire que l'Australie et la Nouvelle-Zélande ont été très progressifs à l'égard de leurs différentes collectivités. Un témoin nous a parlé de l'Australie-Occidentale, où un corridor nord-sud jusqu'à Perth traversait la région, et du rôle que les Autochtones ont joué dans le cadre de ce projet.

Ce n'est pas une situation où nous arrivons avec un bulldozer et bâtissons un pipeline du jour au lendemain, mais c'est une situation où s'il faut exécuter des projets à proximité du corridor ou dans le corridor, dont des droits de passages ou des études d'impact sur l'environnement, bon nombre d'entre eux auront été effectués. Les Premières Nations ne doivent-elles pas jouer un rôle en ce moment en ce qui concerne les droits de passage? Car c'est important. Si vous cédez un droit de passage que vous avez promis, s'il y a un projet d'aménagement, alors il est important d'obtenir une indemnisation et d'établir un partenariat avec le promoteur du projet.

Mr. St. Germain: No question as far as I'm concerned. Most of the area that you are going to go through will be traditional lands.

Senator Day: Exactly.

Mr. St. Germain: So they have to be partners.

We live off of our natural resources, as Canadians, to a vast degree, and that is the only conceivable way that I can see that First Nations can truly share in it.

Senator Day, they have to be part of it. If it's organized with them right from the beginning, then it has a chance, but they have to be there at day one.

Senator Moore raised something with me: Why aren't more First Nations on boards? I went to a mining conference in Niagara Falls. We were talking, and I asked the industry people who were there, "How many First Nations people have you got on your advisory board?" Nobody lifted their hands. Then I asked, "Board of directors?" Nobody lifted their hands. I said, "You have none on them? Yet they are all here. You want to go on their lands and you haven't got enough respect to even put some of them on your board of directors? Some of them are a heck of a lot smarter than most of us, and you." That answers your question, Senator Moore.

Thank you, Mr. Chairman. Sorry to prolong the process.

The Chair: For the Banking Committee and for me in particular, this whole question of the corridor has been really interesting. As far as I'm concerned, the First Nations should always be on the agenda of the Banking, Trade and Commerce Committee because that's who we will have to be doing business with in the future. Thank you very much for your presentation

And thank you very much, Mr. Calla, for bailing out Mr. St. Germain. It's very much appreciated.

It gives me great pleasure now to welcome the Honourable Bob Rae, P.C., O.C., Q.C., appearing as an individual. Mr. Rae is currently a senior partner at Olthuis Kleer Townshend LLP. He is working with the First Nations across Canada as legal counsel, adviser, negotiator and arbitrator.

Mr. Rae was elected 11 times to the House of Commons and to the Ontario legislature between 1978 and 2013. He served as Ontario's twenty-first premier from 1990 to 1995, and as interim federal leader and foreign affairs critic for the Liberal Party of Canada from 2011-13.

Mr. Rae graduated as a Rhodes Scholar from Oxford University in 1971 and the University of Toronto law school in 1979. He was named Queen's Counsel in 1984 and was appointed

M. St. Germain : C'est indéniable. La majorité des terres visées seront des terres traditionnelles.

Le sénateur Day : Exactement.

M. St. Germain : Ils doivent donc établir un partenariat.

Nous vivons dans une grande mesure de nos ressources naturelles, en tant que Canadiens, et c'est la seule manière possible que les Premières Nations peuvent vraiment participer.

Sénateur Day, elles doivent participer. Si les projets sont organisés conjointement avec elles dès le départ, alors il y a des chances de réussite, mais elles doivent participer dès le début.

Le sénateur Moore m'a posé la question suivante : Pourquoi n'y a-t-il pas plus de Premières Nations qui approuvent le projet? J'ai assisté à une conférence sur le secteur minier à Niagara Falls. Nous avons tenu des discussions, et j'ai posé aux intervenants de l'industrie la question suivante : « Combien de membres des Premières Nations avez-vous au sein du conseil de consultation? » Personne n'a levé la main. Alors j'ai demandé, « Et au conseil d'administration? ». Personne n'a levé la main. J'ai ensuite demandé, « Il n'y a aucun membre des Premières Nations aux deux conseils? ». Et pourtant, ils sont tous ici. Vous voulez utiliser leurs terres, mais vous ne faites pas suffisamment preuve de respect pour les inclure dans vos conseils d'administration? Certains d'entre eux sont beaucoup plus intelligents que la majorité d'entre nous et que vous. Voilà qui répond à votre question, sénateur Moore.

Merci, monsieur le président. Désolé de prolonger le processus.

Le président : Pour le Comité des banques et pour moi plus particulièrement, cette question est très intéressante. En ce qui me concerne, les Premières Nations devraient toujours figurer à l'ordre du jour du Comité des banques et du commerce, car c'est avec elles que nous traiterons dans le futur. Merci beaucoup de votre exposé.

Et merci beaucoup, monsieur Calla, d'être venu en aide à M. St. Germain. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Je suis ravi d'accueillir maintenant l'honorable Bob Rae, C.P., O.C., c.r., qui comparaît à titre personnel. M. Rae est actuellement associé principal du cabinet Olthuis Kleer Townshend LLP. Il travaille avec des Premières Nations du Canada à titre de conseiller juridique, de conseiller, de négociateur et d'arbitre.

M. Rae a été élu député 11 fois à Chambre des communes et à la l'assemblée législative de l'Ontario entre 1978 et 2013. Il a été le 21e premier ministre de l'Ontario de 1990 à 1995, et a assumé le rôle de chef fédéral intérimaire et de porte-parole pour les affaires étrangères du Parti libéral du Canada pendant la période allant de 2011 à 2013.

Boursier de la Fondation Cecil Rhodes, M. Rae a terminé ses études à l'Université d'Oxford en 1971, et a ensuite obtenu son diplôme en droit de l'Université de Toronto en 1979. Il est devenu

to the Privy Council of Canada in 1998, named as Officer of the Order of Canada in 2000, Companion of the Order of Canada in 2016, and received the Order of Ontario in 2004.

Mr. Rae, thank you for being with us today. Please proceed with your opening remarks and then we'll get to a nice question and answer session. We've got about an hour.

Hon. Bob Rae, P.C., O.C., Q.C., as an individual: Thank you very much, senator and senators. It's very good to be with you. I appreciate the invitation and the chance to share some thoughts.

I had the advantage of listening to much of the testimony of former Senator St. Germain as well as Harold Calla, with whom I have worked on a number of occasions.

Perhaps I can keep my remarks fairly short — I'm sure this will come as a relief to all of you — and have a good time for a dialogue, because I think many of the questions Mr. St. Germain raised are really important and his perspective is extremely important.

I just want to make a couple of basic points. First, I think we have to have some really quite deep historical appreciation of the fact that much of the development of the country that has taken place has not been to the benefit of the First Nations people of the country. We need to understand that if we look at the great resource developments that have taken place over the last 150 years, in most cases the First Nations have been on the margins of all that development.

We now have both the opportunity and, I would argue, the obligation, and in part the legal obligation, to ensure that the next round of major development doesn't happen without the full participation of the indigenous people of the country. That is the challenge ahead of us as a country.

Obviously I have clients, but I'm not here to represent any of them. I did actually have the opportunity to serve for two and a half years as the chairman of the organization known as the First Nations Limited Partnership in British Columbia to which Mr. St. Germain referred. There we brought together 16 First Nations to sign essentially a partnership agreement between the member First Nations and two companies, Chevron and Apache, for a natural gas pipeline that would go from northeastern British Columbia and northwestern Alberta — basically along the corridor, along Highway 16, to Kitimat. That project has received environmental approval from the Government of British Columbia. It is, in a sense, ready to go, but there has been no final investment decision from the companies involved, for a lot of reasons — essentially reasons having to do with market conditions and with the impact of the fall in the price of oil and natural gas. So I could talk, if I was asked a question on it, about that experience.

conseiller de la Reine en 1984 et a été nommé au Conseil privé du Canada en 1998. Il est devenu officier de l'Ordre du Canada en 2000, compagnon de l'Ordre du Canada en 2016, et membre de l'Ordre de l'Ontario en 2004.

Monsieur Rae, merci d'être venu aujourd'hui. Je vous prie de faire votre déclaration, et ensuite nous aurons une belle séance de questions et de réponses. Nous disposons d'environ une heure.

L'honorable Bob Rae, C.P., O.C., c.r., à titre personnel : Merci beaucoup, mesdames et messieurs. Quel plaisir de me retrouver parmi vous. Je vous remercie de l'invitation et de l'occasion de vous parler.

J'ai pu écouter une bonne partie des témoignages de l'ancien sénateur, M. St. Germain, ainsi que de M. Calla, avec qui j'ai travaillé à plusieurs reprises.

Je vais peut-être faire une courte déclaration, au grand soulagement de tous, j'en suis sûr, afin que nous puissions entretenir un dialogue, parce que je pense que bon nombre des questions soulevées par M. St. Germain sont très importantes, tout autant que sa perspective.

Je voudrais tout simplement faire valoir quelques points essentiels. Tout d'abord, je crois que nous devons reconnaître comme fait historique que la plupart du développement de notre pays n'a pas avantagé les Premières Nations. Nous devons comprendre, en examinant les grands projets d'exploitation des ressources qui ont été réalisés au cours des 150 dernières années, que dans la plupart des cas, les Premières Nations se sont retrouvées dans une position marginale.

Nous avons maintenant l'occasion, et je vous dirais l'obligation, en partie juridique, de nous assurer que la prochaine série de grands projets de développement ne se réalise pas sans la pleine participation des peuples autochtones de notre pays. Voilà le défi devant nous.

Bien évidemment, j'ai des clients, mais je ne suis pas venu pour les représenter. J'ai occupé le poste de président de l'organisation connue sous le nom de First Nations Limited Partnership de la Colombie-Britannique pendant deux ans et demi, à laquelle a fait référence M. St. Germain. Nous avons réuni 16 Premières Nations afin qu'elles signent un accord de partenariat entre les Premières Nations membres et deux sociétés, Chevron et Apache, concernant un gazoduc qui irait du nord-est de la Colombie-Britannique et du nord-ouest de l'Alberta, en suivant essentiellement le corridor créé par l'autoroute 16, jusqu'à Kitimat. Le projet a été approuvé par le gouvernement de la Colombie-Britannique à la suite d'une évaluation environnementale. Le projet est prêt à démarrer, mais il n'y a pas encore eu de décision finale concernant les investissements de la part des sociétés participantes, et ce, pour de nombreuses raisons, surtout les conditions du marché ainsi que l'incidence de la chute du cours du pétrole et du gaz naturel. Si vous me posez des questions à ce sujet, je pourrais vous en parler.

The other thing I want to say is that we need to understand that as a result of the Supreme Court decision that was made in the early 1970s known as the *Calder* decision, there is in government policy a significant difference between how treaty territories are treated as opposed to non-treaty territories. The conclusion in the *Calder* case, without being too professorial, was if you didn't have title and you didn't have treaty that gave you title, you needed to know that you were entering into an area of uncertainty and that, therefore, there needed to be a negotiation. That's what's produced the B.C. land claims decision and the Haida treaty, because the Haida was the origin of the *Calder* case. It's what also produced the James Bay treaty, which is a significant example that I think the committee needs to look at as to how a mid-Canada corridor. It is really what the James Bay treaty was all about. It has had a transformative effect on the people in northern Quebec and how, if I may say so, the treatment and condition of the people in northern Quebec is significantly different than the treatment and condition of the people in northern Ontario, where I continue to do a lot of work.

We need to understand that the federal and provincial Crowns have interpreted mainly the numbered treaties that go from 1 to 11 across the country, and include, senator, your province of Saskatchewan, my province of Ontario, right through Alberta to northeastern British Columbia in Treaty 8. The Crown has interpreted the treaties as basically giving them title and allowing them to develop virtually at will. Up until the Supreme Court decisions of the 1980s and 1990s and the first part of the 21st century, the Crown was able to move ahead without anyone challenging what the Crown and companies were doing.

So we built railways and huge mines in Sudbury and vast forestry projects, and they all took place because the Crown said, "Sure, you have a licence; go ahead." It's only in the last 25 years that we've begun to see a response from the First Nations saying, "Wait a minute; we didn't surrender anything." There's this strong difference of opinion between the First Nations and the Crown as to what exactly the meaning of the treaties and the treaty relationship is. That's still a matter of contention and potential litigation and needs to be dealt with and understood.

There will be a lot of argument about what exactly the Supreme Court has said about the duty to consult. What is the legal impact of the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples?

Rather than looking at this as a purely legal issue, essentially we need to look at it as a policy and political issue and understand that the implication is, clearly, that development can't really take place without the participation and direct engagement — and I think the phrase "partnership" was used — with First Nations people.

Je voulais dire également qu'à la suite du jugement de la Cour suprême rendu au début des années 1970 dans l'affaire *Calder*, nous devons comprendre qu'aux fins de la politique gouvernementale, il existe une différence considérable dans le traitement des territoires faisant l'objet d'un traité et ceux qui n'en font pas. Sans vouloir vous faire un cours de droit, je peux affirmer que dans l'affaire *Calder*, on a conclu que si les peuples ne détenaient pas de titre foncier et n'avaient pas de traité qui leur en accordait, leur situation était floue et ils devaient engager des négociations. C'est ce qui a donné lieu au jugement concernant les revendications territoriales en Colombie-Britannique et au traité des Haïdas, car c'est cette Première Nation qui était l'origine de l'affaire *Calder*. La Convention de la Baie James en est également le résultat, et c'est un exemple important que le comité devrait étudier pour ce qui est d'un corridor qui passerait par le milieu du Canada. C'est la raison d'être de la Convention de la Baie James. Ce corridor a eu une incidence énorme sur les Autochtones du nord du Québec et, si je peux me permettre de le dire, le traitement et les conditions dont ils jouissent sont très différents de ceux des Autochtones du nord de l'Ontario, une région dans laquelle je continue de travailler.

Nous devons comprendre que le gouvernement fédéral et les provinces ont surtout interprété les traités numérotés, qui vont de 1 à 11 et qui couvrent une bonne partie du territoire canadien, y compris, monsieur le sénateur, votre province de la Saskatchewan et ma province, l'Ontario, en allant jusqu'à l'Alberta et le nord-est de la Colombie-Britannique avec le traité n° 8. La Couronne a interprété ces traités comme des textes qui lui donnent des titres fonciers et lui permettent de réaliser des projets de développement à son gré. Jusqu'à ce que la Cour suprême rende des jugements en la matière dans les années 1980 à 1990 et au début du XXIe siècle, la Couronne pouvait agir sans que personne conteste ce que la Couronne et les sociétés faisaient.

Nous avons donc construit des chemins de fer et d'énormes mines à Sudbury, nous avons lancé des projets d'exploitation forestière ambitieux, tout ça parce que la Couronne a dit : « Allez-y, vous avez un permis, tout est beau. » Ce n'est qu'au cours des 25 dernières années que les Premières Nations ont commencé à réagir en disant : « Attendez, nous ne vous avons rien cédé. » Il y a cette divergence d'opinions notable entre les Premières Nations et la Couronne quant au sens des traités et des rapports entre les parties. La question, qui suscite toujours des désaccords et des litiges potentiels, devra être étudiée et tranchée.

Il y aura énormément de différends qui découleront de l'obligation de consulter qu'a stipulée la Cour suprême. Quelle est l'incidence sur le plan juridique de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones?

Plutôt que d'aborder le sujet en tant que question purement juridique, nous devons l'examiner dans une optique stratégique et politique, et comprendre que, de toute évidence, le développement ne peut pas réellement avoir lieu sans la participation et l'engagement directs des Premières Nations. Il me semble également avoir entendu le terme « partenariat ».

If you look at what's happening on the ground across the country, it's quite transformative and enormously encouraging. We're seeing the creation of more Aboriginal businesses than ever before. We're seeing a higher rate of participation in higher education than ever before. We're seeing a real difference in how First Nations people are engaging with the resource sector across the country. You could go province to province and say that compared to where we were 25 or 50 years ago, we've actually moved the yardsticks a fair bit.

However, we face a challenge, as I've said. Part of the challenge is of public policy's own making. Senator St. Germain referred to this: The Indian Act has had the impact of dividing First Nations between themselves. It's very difficult to get groups of First Nations communities to work together on projects because for 150 years they've been told, "No, this is your corner here. You stick with this corner, and they will stick with that corner." The negotiations between governments and companies and the different communities are not transparent. It's not something where people know what's been agreed to by one group as opposed to another group. So through tribal councils and regional organizations and treaty organizations, we try to create more cooperation and more commonality. It's a challenge, but it's essential; it's what we have to do. Increasingly, the First Nations are recognizing that, and people are seeing the benefits that can come from, if I may use the phrase, a more collective approach to try to negotiate community benefits for everyone.

We have the problem of the interpretation of the treaty. We have the problem of the Indian Act. If we wanted to, we could just sit back and say, "Well, let's just see what happens," and incrementally little things will take place. Yet, there is a frustration out there that in the absence of a stronger approach by the provinces and the federal government — and we haven't heard enough in this discussion about the role of the provinces, which is extremely significant, because, as everyone knows, provinces have jurisdiction over natural resources.

The federal Crown, bluntly put, is not the essential organization at the table; it's the provincial Crown. In all the significant Supreme Court decisions, the provincial Crown has been just as much involved in granting timber licences and doing things that need to be dealt with by the courts.

I guess my comment is that one very useful focus of study would be how to create the conditions for partnership and who has to be at the table. Basically it has to be the federal and provincial Crowns, both governments; it has to be the First Nations, and we have to figure out how to get that representation. Who represents whom? We have to appreciate that the representation will be varied and different across the country. It's not an easy tapestry to describe; and obviously the private sector, because of their interest in development and their concern about the certainty of investment and how they're going to go forward in the absence of clarity.

Si l'on regarde ce qui se passe sur le terrain partout au pays, on constate une transformation fort encourageante. Nous voyons la création d'un nombre record d'entreprises autochtones. Le taux de fréquentation des établissements postsecondaires est inégalé. Nous observons une réelle différence dans la façon dont les Premières Nations établissent des rapports avec le secteur des ressources naturelles partout au Canada. Il est possible d'aller d'une province à l'autre et affirmer que comparativement à l'état des choses il y a 25 ou 50 ans, nous avons réalisé un certain progrès.

Cependant, nous sommes confrontés à un défi, comme je l'ai dit auparavant. Une partie du défi est attribuable à la politique publique. M. St Germain l'a bien dit : la Loi sur les Indiens a divisé les Premières Nations. Il est très difficile de faire travailler ensemble des communautés des Premières Nations sur des projets parce que depuis 150 ans, on leur dit : « Non, voici votre territoire. Vous restez ici, et eux, ils resteront là. » Les négociations entre les gouvernements, les sociétés et les diverses communautés ne sont pas transparentes. Ce qui a été négocié par un groupe n'est jamais révélé à un autre groupe. Grâce aux efforts de la part des conseils tribaux, des organisations régionales et des organisations régies par un traité, nous tentons d'encourager la coopération et une prise de position commune. C'est un défi, pourtant essentiel : nous devons le faire. Les Premières Nations le reconnaissent de plus en plus, et les gens constatent les bienfaits d'une approche plus axée sur l'effort collectif dans la négociation d'avantages pour le compte de tous.

Nous sommes confrontés au problème de l'interprétation du traité, ainsi qu'aux difficultés créées par la Loi sur les Indiens. Si nous voulions, nous pourrions tout simplement dire : « On verra bien », et les choses avanceraient petit à petit. Et pourtant, les gens sont frustrés en l'absence d'une approche musclée de la part des provinces et du gouvernement fédéral. On n'a pas suffisamment parlé du rôle des provinces, qui est extrêmement important, car comme tout le monde le sait, les ressources naturelles sont du ressort des provinces.

Je vous le dis franchement, le gouvernement fédéral n'est pas l'organisation dont la présence à la table est primordiale : ce sont les provinces. Dans tous les jugements importants émis par la Cour suprême, les provinces ont été tout autant concernées pour ce qui est des permis de coupe et des autres questions dont il faut saisir les tribunaux.

Je vous recommande, dans le cadre de votre étude, de songer à la façon de créer les conditions propices aux partenariats et de décider qui doit être à la table. Il faudrait y avoir le gouvernement fédéral et les provinces, ainsi que les Premières Nations, et nous devons trouver des façons d'assurer cette représentation. Qui représente qui? Il faut reconnaître que la représentation variera d'un bout à l'autre du pays. Il est difficile de prévoir la composition de la table. Bien évidemment, le secteur privé doit avoir sa place, en raison de son intérêt à l'égard du développement et de ses préoccupations quant à la certitude de ses investissements et à la façon de procéder si la situation demeure floue.

It's fair to say that the situation is complex enough now that it does require the governments to be more prepared to participate directly in resolving them.

I'm now involved very directly in a negotiation in the province of Ontario between the provincial Crown and nine First Nations who surround an area known as the Ring of Fire, which is an area of what I would call mineral potential. I'm not a promoter, although some Ministers of Finance, provincially and federally, have said it's worth $65 billion or $100 billion or whatever it might be. Right now it's all in the ground, and the means of getting there are difficult because it's more of a bog than dry ground; so you have to figure out how to build the transportation infrastructure that will get us there.

We need to understand that of the nine communities, four of them have road access. Five of them are remote communities. The remote communities face all of the challenges that remote communities face: challenges with education; the condition of the people; the residual and powerful impact of the residential schools disaster; severe issues with prescription drug addiction, which are now affecting communities like wildfire, and people are dealing with that issue all the time. And yet there's potential and interest in development and breaking a pattern of very tough conditions which has been in place for a long time.

The First Nations that I represent are not opposed to development. They are determined that they will control the investment, that they will have a lot to say about what happens, and that they will be participating as equal partners with the province in engaging. We're now currently trying to encourage the federal government to participate in their role in terms of their underlying obligations under the treaty and their own legislation in the Indian Act and elsewhere for the conditions on reserve.

This is a huge challenge. It's just one example. You could look at hydro development in northern Manitoba, mineral development in northern Saskatchewan, oil and gas development in northern Alberta. In each case, we need to understand that we don't have the institutions of governance in place to allow people to control their own development.

The one thing that's missing in the discussion that I heard earlier with Senator St. Germain is there has to be some agenda that looks at self-government and at creating the conditions for self-government in ways that actually will allow First Nations people to make decisions and to arrive at decisions which they have a say in controlling.

If you look at the James Bay Agreement, you will see that it wasn't one agreement; it was three separate negotiations over a 20-year period that have now led to a greater degree of self-government in James Bay than has ever existed.

Il est juste de dire que la situation est déjà tellement complexe que les gouvernements doivent être prêts à participer directement à la résolution des problèmes.

Je participe actuellement aux négociations entre la province de l'Ontario et neuf Premières Nations dont les territoires entourent le cercle de feu, qui est une région d'une grande importance sur le plan de l'extraction minérale. Je ne suis pas promoteur, même si certains ministres des Finances provinciaux et fédéraux ont indiqué que la valeur potentielle de cette région serait de l'ordre de 65 à 100 milliards de dollars environ. À l'heure actuelle, le minerai est dans le sol et l'accès est difficile, car le terrain est constellé de tourbières plutôt que de sols bien drainés. Il faut trouver une façon de construire les infrastructures de transport nécessaires.

Sur les neuf communautés, quatre jouissent d'un accès routier. Cinq d'entre elles sont des communautés éloignées. Les communautés éloignées sont confrontées aux défis qui leur sont propres : des défis liés à l'éducation et aux conditions de vie, les profondes séquelles de la catastrophe des pensionnats qui se font toujours sentir, et de graves problèmes de dépendance aux médicaments d'ordonnance, un véritable fléau qui se propage dans ces communautés et crée des problèmes constants. Et pourtant, on s'intéresse au développement et on veut mettre un terme aux conditions extrêmement difficiles qui sévissent depuis longtemps.

Les Premières Nations que je représente ne s'opposent pas au développement. Elles sont décidées cependant à prendre les commandes pour ce qui est des investissements, elles veulent leur mot à dire quant aux activités de développement, et elles prendront leur place à part entière avec la province. Nous encourageons actuellement le gouvernement fédéral à intervenir aux termes de ses obligations prévues par le traité et la Loi sur les Indiens et d'autres lois pour ce qui est des conditions dans les réserves.

Le défi est de taille. Ce n'en est qu'un seul exemple. On pourrait regarder les projets d'hydroélectricité dans le nord du Manitoba, l'exploitation des gisements de minerais dans le nord de la Saskatchewan, et l'extraction du pétrole et du gaz naturel dans le nord de l'Alberta. Dans chaque cas, il faut comprendre que nous n'avons pas les institutions de gouvernance en place qui permettraient aux gens de gérer leur propre développement.

La seule chose qui manque dans les échanges avec le sénateur St. Germain que j'ai entendus plus tôt, c'est qu'il doit y avoir un programme qui prévoit l'autonomie gouvernementale et crée les conditions propices afin que les Premières Nations puissent prendre des décisions et être aux commandes.

Si l'on regarde la Convention de la Baie James, on voit que ce n'est en fait pas un seul accord; c'est le fruit de trois séries de négociations distinctes menées sur une période de 20 ans qui ont donné lieu à une autonomie inégalée dans la région de la baie James.

Since the *Calder* case, we've been through a period of extensive negotiation in Yukon, Northwest Territories, the creation of the territory of Nunavut, a whole effort that's now being made in Labrador with respect to the Innu and the Inuit to exercise greater control over their resources. That's a process that the treaty provinces have been excluded from. In the treaty provinces, there is no process under way now that provides for self-government; none. So we have this condition of really stalled, not only economic development, but political development. I think Mr. St. Germain said it clearly: If you don't let people drive the plane, you're not going to get the engagement that you're looking for.

I think this is really where we're seeing, in the debate that's occurring in the First Nations communities, a frustration that says, "Give us the means to get into a discussion about self-government, because right now we don't have the means to do that." It's not just an economic question, because it relates to health care and education and other things. People are saying, "Give us more control over these things and let us participate more directly in improving our own conditions."

I think that's where I'll stop, and I'm happy to answer any questions. I really do appreciate the chance to come to the committee.

The Chair: Because I cut you off, Senator Tannas, you will go first.

Senator Tannas: Thank you very much for your observations. I know others will have questions about what you've talked about. I'd like to take a little different tack.

You're a statesman and you've led governments. We have an interesting idea that we are examining here. We need to make recommendations, either to forget this or to move to some kind of a feasibility study that still will be very preliminary.

What would you be looking for if you were the Prime Minister and the Senate Banking Committee came up with this crazy recommendation for what is an incredibly grand scheme for a right-of-way for rail, road, electricity, fibre-optics and pipelines to run from one side of the country to the other? Could you, number one, tell us what you'd be looking for and give us some advice there? But also, what do you actually think of the idea? Is it crazy? Is it the next grand scheme for us? What are your thoughts?

Mr. Rae: First of all, on the idea itself, I don't think it is crazy. I think it's complicated, however.

The Chair: That's what we're finding out.

Mr. Rae: What you have to look at is: How do we do this in manageable bites?

Depuis l'affaire *Calder*, des négociations soutenues se sont déroulées au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Le territoire du Nunavut a vu le jour. Au Labrador, les Innus et les Inuits recherchent un plus grand pouvoir décisionnel par rapport à leurs ressources. C'est un processus dont ont été exclus les peuples autochtones des provinces visées par les traités. Dans ces provinces, il n'y a aucune démarche qui prévoit l'autonomie gouvernementale, aucune. Nous constatons donc que le progrès politique et économique est au point mort. M. St. Germain l'a dit bien clairement : si vous ne permettez pas aux gens de piloter l'avion, vous n'allez pas voir l'engagement que vous recherchez.

Nous constatons de la frustration dans les débats qui ont lieu dans les communautés des Premières Nations, de la part des gens qui disent : « Donnez-nous les moyens de participer à une discussion sur l'autonomie gouvernementale, parce qu'actuellement, nous ne les avons pas. » Ce n'est pas tout simplement une question économique, car cela concerne entre autres les soins de la santé et l'éducation. Les gens le réclament : « Donnez-nous davantage de pouvoir décisionnel dans ces domaines et permettez-nous de participer plus directement afin d'améliorer nos propres conditions. »

Je vais m'arrêter là, et je serai heureux de répondre à vos questions. Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de témoigner.

Le président : Puisque je vous ai coupé la parole, sénateur Tannas, vous serez le premier.

Le sénateur Tannas : Merci pour vos observations. Je sais que d'autres sénateurs ont des questions par rapport à votre témoignage. J'aimerais prendre une approche légèrement différente.

Vous êtes un homme d'État et vous avez dirigé des gouvernements. Nous étudions une idée intéressante. Nous devons faire des recommandations : ou bien mettre l'idée de côté, ou bien commencer un genre d'étude de faisabilité qui serait toujours une démarche fort préliminaire.

Si c'était vous le premier ministre, et le comité sénatorial des banques proposait une recommandation folle, un projet incroyablement ambitieux donnant la priorité aux réseaux ferroviaire et routier, aux réseaux d'alimentation en électricité et optiques de fibre et aux pipelines, qui traverseraient le pays en entier, que rechercheriez-vous? Pouvez-vous tout d'abord nous dire ce que vous voudriez voir et nous conseiller? Ensuite, j'aimerais savoir ce que vous pensez de l'idée. Est-ce de la folie? Est-ce un plan ambitieux à retenir? Quel est votre avis?

M. Rae : Tout d'abord, je ne pense pas que l'idée en soi est folle. Les enjeux sont compliqués, par contre.

Le président : C'est ce que nous apprenons.

M. Rae : La question qu'il faut se poser est la suivante : comment procéder pour que ce soit gérable?

If I wanted to say it's crazy, I'd say, look, all the provinces have control over natural resources, hydro, broadband and everything else. They're not at the table. You've got to get the First Nations involved because their legal situation and their constitutional position have changed substantially over the last 50 years in terms of recognition by the courts and the political realities that that has now created. You don't have any kind of consensus on how this will be done. You've got a lot of environmental issues and you're going to have a whole series of people who will be raising those questions.

None of those should deter you, in my view, from saying that we need a more comprehensive approach to the way in which development will take place in a vast geography of the country that is still claimed as traditional territory by the First Nations people of the country, and has a benefit not only to them but the potential development has a benefit to the whole country. So how are we going to do this?

I think you have to break it out in pieces and say, "Okay, let's look at it." None of it will happen without the provinces. You're not going to develop northern Ontario without the Province of Ontario. As a former premier, I can tell you that, and the same thing is true across the rest of the country. The question then becomes: Can the federal government, using a study like this, bring people together? How can this be done?

Part of it will be in response to what First Nations will put on the table, part of it will be in response to what the provinces will bring to the table, and part of it will be in response to what the private sector will bring to the table. But you can't do this without creating a much bigger partnership than now exists.

The provinces can't do it on their own. They sometimes think they can, but they can't. The First Nations need partners in order to be able to develop stuff, although they do want, in many cases, to develop things. And the private sector will have a view about what's involved, and I think you've got to do it with all those partners together.

Senator Massicotte: Honourable Bob Rae, I want to take 10 seconds to thank you. You've served Canada in many roles and you've done so very well. You're one of the most highly-appreciated statespeople, and you do it in the interest of the country, for Canadians.

Mr. Rae: Is this on tape? I just want to make sure of that.

Senator Massicotte: We very much appreciate it. Thank you very much. I think we all feel the same, no matter which stripe we wear.

There are so many questions I have further to your discussion, but could you simplify things for me a little bit? When you negotiate something, everything starts with determining your position of power and your leverage. Describe it to me in a simple

Si je pensais que c'était une idée folle, je vous dirais que toutes les provinces ont leur mot à dire quant aux ressources naturelles, à l'électricité, au service à large bande et tout le reste. Or, les provinces ne sont pas représentées. Il faut faire participer les Premières Nations, parce que leur statut juridique et leur position constitutionnelle ont évolué grandement au fil des 50 dernières années en raison de la reconnaissance accordée par les tribunaux et des réalités politiques qui ont été engendrées. Vous n'avez pas de consensus quant à la façon de procéder. Il y a beaucoup de questions environnementales, et une vaste gamme d'intervenants soulèveront tous ces problèmes.

À mon avis, aucun de ces facteurs ne devrait vous empêcher de dire que nous avons besoin d'une approche plus organisée par rapport à la façon dont le développement aura lieu sur le vaste territoire du Canada, lequel est toujours revendiqué comme territoire traditionnel des Premières Nations du pays. Le développement pourrait bénéficier non seulement à ces Premières Nations mais au pays tout entier. Comment allons-nous procéder?

Je crois qu'il faut diviser le tout en morceaux et dire : « Bon, regardons tout ça. » Rien ne se passera sans les provinces. On ne va pas mener des projets de développement dans le nord de l'Ontario sans l'accord de cette province. Je vous l'affirme en tant qu'ancien premier ministre, et c'est vrai partout au pays. Il faut donc se poser la question suivante : Le gouvernement fédéral peut-il réunir toutes les parties au moyen d'une étude comme celle-ci? Comment procéder?

Une partie de la réponse viendra de l'offre que mettront les Premières Nations sur la table, et une partie de l'offre des provinces, et encore une partie de l'offre du secteur privé. On ne peut avancer, par contre, sans créer un partenariat beaucoup plus élargi qu'il n'existe actuellement.

Les provinces ne peuvent le faire à elles toutes seules. Elles en sont parfois convaincues, mais ce n'est pas possible. Les Premières Nations ont besoin de partenaires afin de pouvoir mener à bien des projets de développement, et dans bien des cas, c'est ce qu'elles veulent faire. Le secteur privé, quant à lui, aura son avis sur les enjeux, et je crois qu'il faut réunir tous ces partenaires.

Le sénateur Massicotte : Monsieur Rae, j'aimerais prendre un instant pour vous remercier. Vous avez servi le Canada dans de nombreux rôles avec brio. Vous êtes l'un des hommes d'État les plus reconnus et vous agissez dans l'intérêt du pays et des Canadiens.

M. Rae : Y a-t-il un enregistrement qui se fait? J'aimerais en être certain.

Le sénateur Massicotte : Nous vous remercions de tout cœur. Je crois que nous sommes tous du même avis, quelle que soit notre couleur politique.

J'ai énormément de questions, mais pourriez-vous tout d'abord m'expliquer certaines choses? Lorsqu'on participe à des négociations, on commence en établissant sa position et ses leviers. Pouvez-vous me le décrire en termes simples? On m'a

sense. I'm always told that lands that have treaty rights are so much simpler to manage than what you see in Western Canada, where that doesn't exist and you have to establish the history and patterns and so on. Tell me how you see it evolving. What would you like the Aboriginal community to be viewed as? It's not a community; it's not a municipal or a provincial government. Is it equal to the federal government? Do they have ownership rights? Could you make it simple?

Mr. Rae: The simple answer is that it's not that simple because it's a contested area of law and practice. But having said that it's contested doesn't mean that it is not resolvable.

When I speak to First Nations elders, let's say, in northern Ontario and ask them to describe their understanding of the treaty — Treaty 9 is the one that was signed — they say the treaty is a document about sharing. Their main argument for saying that they didn't surrender land is that they don't own the land. They say, "Nobody owns the land. We're stewards of the land. We're keepers of the land. And we can't transfer ownership of something we don't actually own."

The concept of fee simple is not an indigenous concept. The concept of traditional territory is a territory that you use because your ancestors have always used it. You fish, you hunt, you trap and you have access to the land. It belongs to you in that sense. And there are families that say, "That's our territory and that's your territory over there." But it's not a concept that lends itself to saying, "and therefore we surrendered this land."

However, the treaty commissioners who came from Ottawa — and in the case of Treaty 9, from Queen's Park as well — clearly were under instructions to get the surrender because we needed the right-of-way to put the railway through and had to start doing logging and mining, so they had to get that surrender. They have the written document that says "surrendered."

But the First Nations have a very powerful case to say, "If we surrendered all that land, what did we get for it?" You look at it as basic contract law and say, "Well, you didn't get consideration for what you gave up." Nobody would look at that contract and say, "That's a good deal; you got a great deal." You get to live on a little reserve that's nowhere near the lands that you think of as your traditional territory. Your ownership is restricted to that, and you don't even own that. It's owned by the Crown and the Crown has an honourable obligation to hold it in trust for you. We're going to take your kids away from you. Here's the deal. So you sort of say, "That can't be the deal." My argument has been that we can either spend the next 25 years going up and down the courts to find an answer.

toujours dit que les terres visées par un traité sont beaucoup plus simples à gérer que ce qu'on voit dans l'Ouest canadien, où de tels traités n'existent pas et il faut établir l'histoire et les tendances et ainsi de suite. Dites-moi comment vous percevez l'évolution de la situation. Comment voudriez-vous que la communauté autochtone soit perçue? Ce n'est pas une collectivité, ce n'est pas une entité municipale ni un gouvernement provincial. Est-ce l'équivalent du gouvernement fédéral? Ces communautés ont-elles des droits de propriété foncière? Pouvez-vous nous l'expliquer en termes simples?

M. Rae : Je vous répondrai tout simplement que la réponse n'est pas si simple que ça, parce que c'est un domaine contesté relativement aux lois et à la pratique. Cela dit, ce n'est pas parce que c'est un domaine contesté que l'on ne peut pas trouver des solutions.

Lorsque je parle aux aînés des Premières Nations, admettons dans le nord de l'Ontario, et je leur demande de m'expliquer comment ils comprennent le traité, en l'occurrence le traité n° 9 qui a été signé, ils me disent que le traité est un document qui concerne le partage. Leur argument principal pour expliquer qu'ils n'ont pas cédé les terres, c'est qu'ils n'en sont pas les propriétaires. Ils me disent : « Personne ne possède la terre. Nous en avons la gouvernance. Nous devons veiller sur les terres. Et nous ne pouvons pas céder la propriété alors que nous n'en sommes pas les propriétaires. »

Le concept de fief simple n'est pas un concept autochtone. La notion de territoire traditionnel correspond à un territoire que vous utilisez, comme vos ancêtres l'ont toujours fait. Vous y pratiquez la pêche, la chasse et le trappage et vous avez accès à la terre. C'est en ce sens que le territoire vous appartient. Certaines familles diront : « Ceci est notre territoire, et le vôtre est là-bas. » Toutefois, le concept n'est aucunement lié à la notion de cession du territoire.

Toutefois, les commissaires aux traités envoyés par Ottawa — et aussi par Queen's Park, dans le cas du traité n° 9 — avaient manifestement comme directive d'obtenir la cession des terres parce que nous avions besoin d'un droit de passage pour la construction du chemin de fer et pour entreprendre des activités d'exploitation forestière et d'extraction minière. Ils devaient donc obtenir la cession des terres. Ils ont un document écrit dans lequel on utilise le terme « céder ».

Cependant, les Premières Nations ont de solides raisons de poser la question suivante : « Si nous avons cédé toutes ces terres, qu'avons-nous obtenu en retour? » Lorsqu'on regarde cela du point de vue des principes fondamentaux du droit contractuel, on peut dire qu'ils n'ont rien eu en contrepartie de ce qu'ils ont cédé. Personne ne pourrait affirmer, en examinant ce contrat, qu'ils ont conclu une bonne entente. Ils doivent vivre dans une petite réserve située très loin de ce qu'ils considèrent comme leur territoire traditionnel. Leur propriété se limite à cela; en fait, ils n'en sont même pas propriétaires. Ces terres appartiennent à la Couronne, qui a l'obligation honorable de les détenir en fiducie en leur nom. On a enlevé les enfants à leurs familles en disant que c'est cela, l'entente. La réaction est donc de dire que cela ne peut être ce qui

My other view is that this is fundamentally about the honour of the Crown and how the Crown establishes its honour when the Supreme Court of Canada has said very clearly that you can't engage in sharp practice. The honour of the Crown means you have to behave honourably toward the people with whom you're dealing. I don't think you can take the old interpretation of the treaty and say it's the most honourable interpretation we can come to.

We have to recognize that this is a traditional territory in which the First Nations have a clear interest and in which the Government of Canada and the Government of Ontario have interests. People who are seeking to develop things say, "I'd like to develop this." You say, "Okay, isn't there something that can be done here that gets us to a better place?" I think that's really part of what's going on across the country: People are engaging in this.

The one thing that Senator St. Germain said that I really agree with strongly is that the key — and Harold Calla said it as well — is coming back to this notion of stewardship of the land. The reason the environmental assessment issue was so important for the First Nations is because they do see themselves as having a critical role in preserving the quality of the land and the water. That hasn't been done very well by previous governments, so you've got to ask how we do that better. How do we do that in a way that will make you feel that you actually have a role in protecting the development and seeing that the development is not happening in a way that's an affront to your sense of environmental stewardship?

I have to say this as well: There will be and there are First Nations groups and other groups in society — environmental groups and others — that are opposed to certain developments. They're just going to be opposed to them because they say there's no way you can do this without causing other difficulties.

There are also a lot of First Nations and others that say, "Provided we can find the right ways and the right terms for this, we're not necessarily opposed to the development taking place. Under certain conditions, it can take place."

Senator Massicotte: You talked about treaty lands. How does that change relative to non-treaty lands?

Mr. Rae: With the non-treaty lands, the governments take the view that they now have no choice but to negotiate. Why do we have a James Bay Agreement in Quebec and a different arrangement in Manitoba? Because the Crown has interpreted the treaty in a certain way and because the Supreme Court of Canada basically told the Government of Quebec and the

a été convenu. J'ai toujours fait valoir que nous pouvons consacrer les 25 prochaines années à toutes sortes de procédures devant les tribunaux pour obtenir une réponse.

Je suis également d'avis que l'enjeu fondamental est lié à l'honneur de la Couronne et à la façon dont elle peut agir honorablement, alors que la Cour suprême du Canada a indiqué très clairement qu'il est interdit d'avoir recours à des pratiques déloyales. L'honneur de la Couronne, c'est l'obligation d'agir honorablement à l'égard des gens auxquels on a affaire. Je ne pense pas qu'on puisse dire, en examinant les interprétations antérieures du traité, qu'il s'agit là des interprétations les plus honorables qu'on puisse en faire.

Nous devons reconnaître qu'il s'agit d'un territoire traditionnel pour lequel les Premières Nations ont des intérêts manifestes, ce qui est aussi le cas du gouvernement du Canada et du gouvernement de l'Ontario. Les promoteurs disent vouloir faire du développement, tandis que d'autres demandent ce qui peut être fait pour améliorer la situation. Je pense que cela fait vraiment partie de ce qu'on observe à l'échelle du pays : les gens se mobilisent.

L'autre commentaire du sénateur St. Germain auquel je souscris entièrement — et Harold Calla l'a aussi mentionné —, c'est que la clé est de revenir à la notion d'intendance du territoire. La raison pour laquelle la question de l'évaluation environnementale revêtait une si grande importance pour les Premières Nations, c'est qu'ils considèrent qu'ils ont un rôle essentiel à jouer quant à la préservation de la qualité de la terre et de l'eau. Les gouvernements antérieurs n'ont pas un bilan très positif à cet égard; vous devez donc chercher à savoir comment nous pouvons nous améliorer. Comment pouvons-nous le faire de façon à ce que vous ayez le sentiment de jouer un rôle concret dans la protection des activités de développement tout en veillant à ce que ce développement ne soit pas contraire à vos valeurs en matière de gérance environnementale?

Je dois aussi souligner qu'il y a — et qu'il y aura — dans la société des groupes des Premières Nations et d'autres groupes, notamment les groupes environnementaux, qui s'opposent à certains projets de développement, simplement parce qu'ils considèrent qu'il est impossible de mener de tels projets sans entraîner d'autres problèmes.

En outre, beaucoup de Premières Nations, notamment, ne sont pas nécessairement contre le développement, sous réserve de processus et de conditions acceptables. C'est donc possible, à certaines conditions.

Le sénateur Massicotte : Vous avez parlé des terres cédées en vertu d'un traité. Quelle est la différence par rapport aux terres qui ne sont pas visées par un traité?

M. Rae : Dans le cas des terres non visées par un traité, les gouvernements estiment qu'ils n'ont désormais d'autre choix que de négocier. Pourquoi a-t-on la Convention de la baie James et du Nord québécois au Québec, et un arrangement différent au Manitoba? Parce que la Couronne a interprété le traité d'une certaine façon, et parce que la Cour suprême du Canada a

Government of Canada, "You think title has been transferred in northern Quebec but maybe it hasn't been, so what are you going to do?"

Senator Massicotte: What are your thoughts on equity?

Mr. Rae: Equity is one form of participation. I don't disagree with Senator St. Germain that it has some important symbolic and economic advantages to it. I don't believe it's the only means by which people can participate in the development of a resource.

I believe it shouldn't be ruled out, if that's something that people want. But if you're looking at the mining sector, for example, that's a very high-risk investment. It's very different from a utility pipeline. But if a mining promoter comes into a community and says, "You can become investors in my deal," keep your hands in your pockets. You have to be careful about these things.

My view is that First Nations governments are governments. What do governments need to do their job? They need a steady stream of revenue and they need an ability to regulate activities within their territory. And, by the way, they need enough territory that they can actually do something. In order to be effective, that's what governments need. If governments don't have access to that, then they're in trouble.

If you're talking about a pipeline, for example, or mining activity, the key for a government is to be interested in how much revenue is coming in, how steady is that stream of revenue, what kind of ability is there to control the activity that's under way and what kind of environmental regulatory capacity exists? I think that's the thing that a government worries about. Plus, in terms of First Nations, they say, "How many jobs are we getting? Who is being hired here? How much work do we get?"

But there are a lot of opportunities, for example, in the construction of roads. We have issues in the North. We talk about a corridor. Most of the corridor's not accessible by road. Are we going to build roads, and if we are, how do we ensure their viability?

With climate change, a lot of things are happening to the land and to the water. You have to look at yourself and ask, "Can we really build stable roads in these conditions? If we can't, what else is available? How do we do it?"

All those are questions that need to be thoroughly discussed in looking at how these things can be developed.

The Chair: I don't know but perhaps it would take companies that want to do business in a particular area — if I'm a landowner and someone wants to put an oil well in there because they think

essentiellement demandé aux gouvernements québécois et canadien ce qu'ils comptaient faire, étant donné que les titres qu'ils considéraient comme transférés, dans le nord du Québec, ne l'étaient peut-être pas.

Le sénateur Massicotte : Que pensez-vous des capitaux propres?

M. Rae : C'est une forme de participation. Je ne suis pas en désaccord avec le sénateur St. Germain lorsqu'il dit que cela comporte des avantages symboliques et économiques importants. Je ne crois pas qu'il s'agisse du seul mécanisme permettant aux gens de participer à l'exploitation d'une ressource.

Je crois qu'il ne faut pas écarter cette solution, si c'est ce que les gens veulent. Toutefois, si vous regardez le secteur minier, par exemple, il s'agit d'un investissement à très haut risque. C'est très différent des canalisations des services publics. Mais si un promoteur minier se présente dans une collectivité et vous invite à investir dans son projet, gardez vos mains dans vos poches. Vous devez faire preuve de grande prudence à cet égard.

Je suis d'avis que les gouvernements des Premières Nations sont de véritables gouvernements. De quoi les gouvernements ont-ils besoin pour faire leur travail? Ils ont besoin de revenus stables et du pouvoir de réglementer les activités sur leur territoire. Je souligne au passage qu'ils ont besoin d'un territoire suffisamment grand pour pouvoir faire quelque chose. Voilà ce qu'il faut aux gouvernements pour être efficace. Sans cela, ils connaîtront beaucoup de difficultés.

Si vous parlez d'un pipeline ou d'activités minières, par exemple, ce qui intéresse le plus un gouvernement est de connaître les revenus dont il pourra en tirer, la stabilité des revenus, sa capacité d'exercer une surveillance des activités et ses pouvoirs en matière de réglementation environnementale. Je pense que ce sont là les préoccupations d'un gouvernement. En outre, en ce qui concerne les Premières Nations, d'autres questions se posent. Combien d'emplois seront créés? Qui sera embauché? Quelle part du travail ira à la collectivité?

Cela dit, les occasions sont nombreuses, notamment dans le secteur de la construction de routes. Nous avons des problèmes dans le Nord. Nous parlons d'un corridor, mais une grande partie de ce corridor n'est pas accessible par la route. Allons-nous construire des routes? Si oui, comment peut-on en assurer la viabilité?

Les changements climatiques ont de nombreuses répercussions sur la terre et l'eau. Il convient de faire une prise de conscience et de se demander s'il est possible de construire des routes durables dans ces conditions. Dans la négative, quelles sont les autres solutions? Que doit-on faire?

Ce sont tous des enjeux qui doivent faire l'objet de discussions approfondies tandis qu'on cherche à savoir comment développer ce genre de choses.

Le président : Je ne suis pas certain, mais il faudrait peut-être que les entreprises qui veulent faire des affaires dans une région donnée... Si je suis propriétaire foncier et que quelqu'un veut forer

they can get oil, I own the land and I get money for it. I don't have to invest anything. I just give them the right of way and get money for it. I think that's what the First Nations want; they want to be treated like another government.

un puits sur ma terre parce qu'il pense y trouver du pétrole, je devrais obtenir des redevances, étant donné que je suis propriétaire de la terre. Je n'ai pas à investir; j'accorde simplement un droit de passage, et j'obtiens des redevances. Je pense que c'est ce que souhaitent les Premières Nations. Elles veulent être traitées de la même façon que tout autre gouvernement.

Mr. Rae: Yes.

M. Rae : En effet.

The Chair: But you'd have to negotiate royalties. So they would either invest as governments do, or they would just take a piece of the action because they have certain proprietary rights.

Le président : Mais vous devrez négocier des redevances. Donc, soit ils investiront, comme le font les gouvernements, soit ils se contenteront d'une participation en raison de certains droits de propriété.

Mr. Rae: To me it's about the strength of the economic partnership.

M. Rae : En mon sens, c'est lié à la solidité du partenariat économique.

What Senator St. Germain is saying is that you need to be on the board of a company before the company will listen to you. My own view is if you're a government, you don't need to be on the board of a company for the company to listen to you. They will come and see you; they have to because you have regulatory capacity.

Ce que le sénateur St. Germain a souligné, c'est qu'il faut siéger au conseil d'administration d'une entreprise avant qu'elle ne commence à vous écouter. De mon point de vue, en tant que gouvernement, il n'est pas nécessaire de siéger au conseil d'administration d'une entreprise pour qu'elle vous écoute. Ce sera plutôt le contraire; les entreprises devront se tourner vers le gouvernement étant donné qu'il a le pouvoir de réglementation.

I come back to this question of self-government all the time and ask if we have the units of self-government. It's interesting. If you go back to the Royal Commission on Aboriginal People, the so-called RCAP, which was started by Prime Minister Mulroney and reported under Prime Minister Chrétien, they put this question of self-government front and centre in their recommendations. That's why we also negotiated self-government as a principle of constitutional change in the Charlottetown agreements in 1992. I was present at the creation of the agreements and I presided over the funeral at the end of the referendum. It's not as if this idea hasn't been around for quite a long time.

Je reviens toujours à la question de l'autonomie gouvernementale. Je me demande si nous avons des unités d'autonomie gouvernementale. C'est intéressant. Si vous vous référez à la Commission royale sur les peuples autochtones, aussi appelée la CRPA, qui a été créée par le premier ministre Mulroney et qui a présenté son rapport au gouvernement du premier ministre Chrétien, vous constaterez que la question de l'autonomie gouvernementale était au centre de ses recommandations. Voilà pourquoi l'autonomie gouvernementale faisait partie intégrante des négociations des changements constitutionnels dans le cadre de l'Accord de Charlottetown, en 1992. J'étais présent lors de la conclusion de l'accord, et j'ai en quelque sorte assuré la présidence des funérailles après le référendum. On ne peut pas dire que c'est une idée novatrice; elle fait l'objet de discussions depuis longtemps.

The challenge with self-government is we don't have the right geography in terms of how self-government will operate. If you have 640 separate little bands of 400 and 500 people, it's very difficult to say that is the government that's going to run the health care system and run the education system. You have to create bigger units. I'm not always the most popular lawyer when I say this to people: You have to be part of a bigger unit because that's how you're going to develop the scale and capacity to be able to actually deliver the services and be able to create the means of self-government. That's something that we need to wrestle with.

Le problème, par rapport à l'autonomie gouvernementale, se situe sur le plan géographique. Cela nuit au fonctionnement. Lorsqu'on a 640 petites bandes distinctes comptant chacune 400 ou 500 personnes, il est difficile de dire que tel gouvernement ou tel autre sera chargé d'administrer le système de soins de santé et le réseau de l'éducation. Il faut créer des unités plus grandes. Je ne suis pas toujours l'avocat le plus populaire lorsque je dis aux gens qu'ils doivent faire partie d'un ensemble plus grand parce que c'est la seule façon d'avoir la taille et la capacité nécessaires pour offrir des services et de se doter des moyens d'exercer l'autonomie gouvernementale. Nous devons régler cette question.

There are some people who say, "Well, because of the Indian Act, we can't get there. Forget it. We're not going to do that." My view is that we can't afford to ignore the long-term objective of self-government because it's such a critical part of what it means to be an autonomous person. You really need to have a capacity to make decisions.

Certains disent que la Loi sur les Indiens les empêche de le faire, qu'il faut oublier cette idée et qu'ils ne le feront pas. Je suis d'avis que nous ne pouvons ignorer l'objectif à long terme qu'est l'autonomie gouvernementale. Cet aspect se rapporte à l'essence même de la définition d'une personne autonome. Il faut avoir une réelle capacité de prendre des décisions.

The evidence is very clear that those communities that have more self-government actually have better conditions. You could look at the United States examples, for instance. I was interested in the comments that were made about comparative examples. I can assure you that Australia is not ahead of us; in many instances we can show we're actually ahead of them. We're a little bit behind New Zealand in some ways because the number of Maoris is different, the centrality of the state is different and the treaty relationship between the Maori and the Government of New Zealand is a very different situation.

But the Navajo are 260,000 people and they control land that is bigger than the size of Ireland. The Navajo have self-government. They have higher rates of success in high school. They have higher rates of success in university. They have greater capacity.

In British Columbia, we can point very clearly to it. Studies have been done that show that communities that actually have self-government have better outcomes. They have better results. It seems to me as a federal country where the provinces are self-governing and the federal government is self-governing and we're all connecting with each other, we ought to be flexible enough to say, "Well, let's look at other units of governance and see if we can't strengthen the governance in First Nations communities and then say we will benefit ultimately from that." You're not going to get a comprehensive corridor solution without dealing with the governance problem.

Senator Black: To start with, premier, if I may, I want to echo what my colleague Senator Massicotte has said. The pin that you wear so proudly on your lapel is a recognition that this country thanks you for the contributions that you make every day, to this very minute, sitting here today helping us through this complicated problem, so I would like to indicate my thanks.

Mr. Rae: Thank you very much.

The Chair: He's going to want to come back.

Mr. Rae: Don't worry, there's no risk of a revival.

Senator Black: My question is this: Given all you have said and all we have heard over the last number of months, if we were to accept the premise that a northern corridor or a new national corridor is a good thing for Canada, is the answer to turn to the First Nations community across Canada and say, "It's yours; you do it"?

Les preuves sont éloquentes : les collectivités qui jouissent d'une autonomie gouvernementale plus grande vivent dans de meilleures conditions. Vous pourriez notamment étudier les exemples des États-Unis. J'ai suivi avec intérêt les observations faites sur les exemples comparatifs. Je peux vous assurer que l'Australie n'est pas en avance sur le Canada. En fait, nous pouvons démontrer que nous sommes en avance sur l'Australie dans bien des cas. Nous accusons un léger retard à certains égards par rapport à la Nouvelle-Zélande, en raison de certaines différences, notamment la population des Maoris, le degré de centralisation de l'État et la relation découlant des traités entre les Maoris et le gouvernement néo-zélandais.

Regardons la situation des Navajos, qui ont l'autonomie gouvernementale. Ils ont une population de 260 000 personnes et gèrent un territoire plus grand que l'Irlande. Ils présentent des taux de réussite plus élevés, tant au secondaire qu'à l'université. Ils ont des capacités accrues.

Il est également possible de le démontrer en Colombie-Britannique. Des études démontrent que les collectivités qui ont une réelle autonomie gouvernementale obtiennent de meilleurs résultats. Il me semble qu'au Canada — une fédération où les provinces et le gouvernement fédéral sont autonomes, et où il existe une interconnexion entre les diverses instances —, nous devrions avoir la souplesse nécessaire pour affirmer qu'il convient d'examiner d'autres modèles de gouvernance et voir s'il est possible d'accroître la gouvernance au sein des collectivités des Premières Nations. Ce qui serait avantageux pour tous, en fin de compte. Vous ne pourrez trouver une solution exhaustive concernant ce corridor sans d'abord régler le problème de la gouvernance.

Le sénateur Black : Si vous le permettez, monsieur Rae, j'aimerais d'abord faire écho aux propos de mon collègue, le sénateur Massicotte. L'épinglette que vous portez si fièrement sur le revers de votre veston symbolise la reconnaissance du pays pour la contribution que vous faites tous les jours, en ce moment même, alors que vous êtes ici aujourd'hui pour nous aider à comprendre cet enjeu complexe. Je tiens donc à vous exprimer ma gratitude.

M. Rae : Merci beaucoup.

Le président : Il va vouloir faire un retour en politique.

M. Rae : Ne vous inquiétez pas; il n'y a aucun risque.

Le sénateur Black : Ma question est la suivante : étant donné vos observations et tout ce que nous avons entendu au cours des derniers mois, si nous acceptions l'hypothèse selon laquelle la création d'un corridor du Nord ou d'un nouveau corridor national est dans l'intérêt du Canada, conviendrait-il alors que nous nous tournions vers les collectivités des Premières Nations de l'ensemble du pays pour leur dire de mener à bien ce projet puisque c'est à eux qu'il est destiné?

Mr. Rae: I don't think it can happen without the First Nations. I think the practical reality is that this committee could express that thought, but the provinces would have something to say about it because you're basically giving away what they think is theirs. I think it's a slightly more complicated process.

I would simply say this is something that requires greater study, but then it also requires a sense of, as I said, what are the human footsteps that we can take that will actually get us to a better place in 20 years than we have been and we are today?

Senator Black: And I'm trying to explore whether there is a leap.

Mr. Rae: If there's a leap, it has to be a leap that you can actually accomplish. I think that the provinces need to be engaged in this process because they have, through their sense of responsibility and their constitutional powers, a sense that they want to be involved in the resource question. Your province and the Province of Saskatchewan I suspect would have something to say about a federal government that said, "Northern Saskatchewan, you can have that and you can develop it as you wish." As somebody who's a strong supporter of the First Nations, I would say great, thank you, but I don't think you would be able to implement it easily.

Senator Black: I wouldn't suggest that the underlying assets would be transferred, but there would need to be some arrangement whereby the control and direction and control in mind of the initiative would be a national project of First Nations.

Mr. Rae: Yes, for the federal government to adopt that approach I think would be a great example of leadership. The challenge will be how to implement that leadership.

One of the particular challenges we face right now is the connection between walking and talking, because rhetorically we've gone quite far in terms of the language of reconciliation, the language of change, the language of transformation and so on, and that's important. It's important to have that vision, but it's also important to implement the vision and to say this is how we're going to implement it. If the first thing that happens is that you have a bunch of premiers saying, "No, it's too complicated to do that" — I'm not singling out the provinces, but I'm just saying you really have to figure out how to actually get there.

If the federal government were to say, "We don't want an equity share in any of this and we want the First Nations to be the primary beneficiaries of the kind of development that's involved," I think that would be fine. The question would be, how are you going to do that? I think that's what requires a study. I don't think any of us can draw on the wall and say this is how it's going to be done.

Senator Black: Thank you very much. That is very helpful.

M. Rae : Je ne pense pas que cela puisse se concrétiser sans la participation des Premières Nations. Sur le plan pratique, je pense que le comité devrait exprimer cette idée, mais les provinces auront certainement leur mot à dire à cet égard, car vous vous retrouvez essentiellement à leur retirer ce qui leur appartient, selon elles. Je pense que le processus est légèrement plus complexe.

Je dirais simplement que la question doit faire l'objet d'une étude plus approfondie. Comme je l'ai indiqué, nous devons ensuite déterminer quelles mesures il convient de prendre si nous voulons réellement être, dans 20 ans, dans une situation plus enviable que celle où nous étions dans le passé et où nous sommes aujourd'hui.

Le sénateur Black : J'essaie de savoir s'il faut faire un saut dans l'inconnu.

M. Rae : Si c'est le cas, il faut à tout le moins qu'il soit réalisable. Je pense que les provinces doivent participer au processus. Elles veulent sans doute participer au débat sur la question des ressources, étant donné leur sens des responsabilités et leurs pouvoirs constitutionnels. Je suppose que votre province et la province de la Saskatchewan auraient des observations à présenter si le gouvernement fédéral disait : « Prenez le nord de la Saskatchewan et développez-le à votre guise. » En tant qu'ardent défenseur des Premières Nations, je dirais : « Formidable, merci. », mais je ne pense pas que cela pourrait être mis en œuvre facilement.

Le sénateur Black : Je n'irais pas jusqu'à dire qu'il y aurait un transfert des actifs sous-jacents; il faudrait toutefois songer à un arrangement quelconque dans le but de faire de la gestion et de l'orientation de cette initiative un projet national dirigé par les Premières Nations.

M. Rae : Si le gouvernement fédéral adoptait cette approche, ce serait un remarquable exemple de leadership, à mon avis. La difficulté réside dans la façon de jouer ce rôle de chef de file.

Le passage de la parole aux actes est l'un des enjeux auxquels nous sommes confrontés actuellement. Nous avons fait beaucoup de progrès quant à la rhétorique de la réconciliation, à la rhétorique du changement et à la rhétorique de la transformation, et cetera. C'est important. Il est important d'avoir cette vision, mais il est tout aussi important de la mettre en œuvre et d'indiquer de quelle façon nous comptons le faire. Si la première chose qui se produit par la suite c'est qu'on se retrouve avec plusieurs premiers ministres qui disent que c'est trop compliqué... Je ne cible pas les provinces; je dis simplement que vous devez absolument trouver une façon d'y arriver, concrètement.

Si le gouvernement fédéral disait qu'il ne veut détenir aucun titre de participation dans quoi que ce soit et qu'il veut que les Premières Nations soient les principales bénéficiaires des projets de développement, je pense que ce serait très bien. La question serait alors de savoir comment y arriver. Je pense qu'une étude à ce sujet est nécessaire. À mon avis, aucun de nous ne peut prédire comment cela va se concrétiser.

Le sénateur Black : Merci beaucoup. Cela nous est très utile.

Senator Campbell: I echo everybody else, Bob, in my admiration for what you have done and accomplished.

Mr. Rae: You'll forgive me if I feel like I'm attending my own funeral here.

Senator Campbell: It's okay. It's the Senate, all right?

In the 21st century, how valid are the treaties that were done in the 1800s?

Mr. Rae: It's interesting, the treaties. Again, this is just experientially, my sense is that there's a tension between the sense of Canadians that we are all treaty people, or most of us are treaty people — certainly in Ontario we're treaty people — and the First Nations' insistence that that's the case and that they are treaty people, and how the treaties have been interpreted by the Crown up until now. That's the tension.

If you say to me, how valid are the treaties, I think the really critical question is this: Is it conscionable for the Crown to continue to use the treaties as a way of denying the rights of First Nations to participate in their own self-government? That's where I have a problem with how the Crown has gone forward. That's why I think we all struggle to say that the treaties need to be renewed; we need to breathe life into the treaties; we need to find ways of expressing the treaty relationship.

One quite astute lawyer said to me once, "The trouble is, the First Nations interpret the treaties as a marriage relationship, as the creation of a relationship; and the Crown, so far, governments, have interpreted the treaties as a divorce settlement." They say, "You get this, we get that, good-bye." The First Nations are saying, "Wait a minute, we thought we had a relationship. We thought it was based on sharing. We thought it was based on greater understanding." I think that's not a bad way of trying to understand the tension that exists.

My own view is that if it ever were to come to a court case, as I say, inequity, I think you would have a very hard time saying that the hard-edged interpretation of the treaty by the Crown in exacting a surrender is the way to go.

As a matter of policy, the federal government could say, I believe that they should say, "We don't actually require a surrender of title for us to have a relationship."

Senator Campbell: Something that we haven't addressed here, that I can remember, is the effect of outstanding land claims. I don't know what they are now. This isn't being critical, but when the GST was dropped by two points, it was interesting. I was on the Aboriginal Committee. The two points generated about $6 billion. The land claims treaties, to clear them all was $6 billion. I remember that clearly. So we're talking about this,

Le sénateur Campbell : Comme tous les autres, Bob, j'admire ce que vous avez accompli.

M. Rae : J'ai l'impression d'assister à mes propres funérailles.

Le sénateur Campbell : C'est bon. Nous sommes au Sénat, n'est-ce pas?

Dans quelle mesure les traités conclus dans les années 1800 sont-ils encore valides au XXIe siècle?

M. Rae : Les traités sont intéressants. Je parle encore une fois selon ma propre expérience, mais je sens une tension entre le sentiment des Canadiens d'être tous visés par les traités... enfin, pour la plupart d'entre nous — les gens de l'Ontario sont certainement touchés par les traités — et l'insistance des Premières Nations pour dire que c'est bel et bien le cas et qu'elles sont visées par les traités, et la façon dont les traités ont été interprétés par la Couronne jusqu'à maintenant. Voilà le point de tension.

Si vous voulez savoir dans quelle mesure les traités sont valides aujourd'hui, je crois qu'il faut poser la question essentielle suivante : est-il raisonnable pour la Couronne de continuer d'utiliser les traités pour nier le droit des Premières Nations de participer à leur propre autonomie gouvernementale? C'est ce qui est problématique, à mon avis, avec la façon dont la Couronne a procédé. C'est pourquoi nous voulons tous que les traités soient renouvelés, je crois. Il faut donner un nouveau souffle aux traités. Nous devons trouver des façons d'exprimer les relations découlant des traités.

Un avocat bien avisé m'a déjà dit que le problème était que les Premières Nations interprétaient les traités comme un mariage ou comme le début d'une relation alors que jusqu'à maintenant, la Couronne ou les gouvernements avaient interprété les traités comme un règlement de divorce. Ils disent : « Voilà ce qui est à vous et ce qui est à nous. Au revoir. » Les Premières Nations, quant à elles, disent : « Attendez un instant, nous pensions avoir une relation avec vous, une relation fondée sur le partage. Nous pensions que cette relation visait une meilleure compréhension. » Je crois qu'il s'agit d'une bonne façon de comprendre les tensions entre les deux groupes.

À mon avis, si on devait se rendre devant les tribunaux, je crois qu'on aurait beaucoup de difficulté à faire valoir cette interprétation intransigeante du traité par la Couronne qui exige la concession.

À titre stratégique, le gouvernement fédéral pourrait dire — et devrait dire, à mon avis — qu'il n'a pas besoin de la concession d'un titre pour entretenir une relation.

Le sénateur Campbell : Il y a un sujet que nous n'avons pas abordé ici : l'incidence des revendications territoriales en suspens. Je ne sais pas où nous en sommes. Je ne veux pas être critique, mais lorsqu'on a réduit la TPS de deux points, il s'est passé quelque chose d'intéressant. Je siégeais au Comité des peuples autochtones. Cette réduction de deux points a généré 6 milliards de dollars. C'est exactement le montant qu'il fallait pour régler

but in the middle of this, over and above the treaties, we have all of these land claims that haven't been settled all the way across, and lots of them are up in that corridor, I believe.

Mr. Rae: Yes, they are.

Senator Campbell: What do we do about that?

Mr. Rae: That's an issue. The major land claims that involve large tracts of land and multitudinous billions of dollars are in the non-treaty parts of the country. Then there is a specific claims process that involves the adjustment of reserve borders and boundaries and looks more within the treaties and whether there is a way of dealing with this. The claims process is different.

Going back to the mid-1970s when the *Calder* case came down, Mr. Trudeau Sr. had to do a 180 turn because he had originally been an advocate of the white paper which essentially said, "We're out of here. The Indian Act is an abomination. It's an act of paternalism. We have got to get rid of it. We are prepared to negotiate with the provinces and make sure that everybody remains whole, but essentially, communities, you are on your own and you are reverting to the relationship with the province." That was rejected powerfully by the First Nations.

Ultimately, what drove the change in government policy was the *Calder* case which said, "Well, we really don't know where the title is right now in a lot of the contested land." So government said, "We're going to have to create a new process. We're going to have to take a different approach." And to give him credit, Mr. Trudeau said, "Okay, that was then, this is now, and we're going to have a claims process."

Then you had the additional reality of the patriation process that I was also present for when section 35 was brought in. When section 35 was brought in, at the insistence of the First Nations, I don't think the federal government or the provinces appreciated what the implications of section 35 would be.

The Chair: Even on self-government and all these other issues, as you say and as Senator St. Germain said, we have 625-and-some Indian nations in the country. They don't all get along. Some are very successful, some have economic success, educational success on their reserve and everything is going great for them, and then others are living in poverty and can't seem to get a leg up.

In B.C. they have overlapping claims. They are fighting amongst themselves about who owns what. They can't clear that mess up.

Mr. Rae: No, but we do need a process that does deliberately attempt to clear that up. We do need to clear it up.

The Chair: Yes.

tous les cas de revendication territoriale. Je m'en souviens très bien. Donc, au-delà des traités, il y a toutes ces revendications territoriales qui n'ont pas été réglées, et nombre d'entre elles se trouvent dans ce corridor, je crois.

M. Rae : Oui.

Le sénateur Campbell : Que fait-on avec cela?

M. Rae : C'est un problème. Les principales revendications territoriales qui visent de grandes étendues de terres et valent des milliards de dollars se trouvent dans les parties du pays qui ne sont pas visées par un traité. Il y a aussi un processus de règlement des revendications particulières qui vise le rajustement des frontières et limites des réserves et qui examine plus en profondeur les traités. Le processus de règlement des revendications est différent.

Au milieu des années 1970 il y a eu l'affaire *Calder*. M. Trudeau, père, avait dû revenir en arrière parce qu'il avait au départ défendu le Livre blanc qui disait : « On s'en va. La Loi sur les Indiens est une abomination. C'est un acte de paternalisme. Il faut s'en débarrasser. Nous sommes prêts à négocier avec les provinces pour veiller à ce que tous les partis demeurent entiers, mais, essentiellement, vous êtes laissés à vous-mêmes et vous reprenez votre relation avec la province. » Les Premières Nations l'avaient vivement rejeté.

Au bout du compte, ce qui a mené à la modification de la politique gouvernementale, c'est l'affaire *Calder*, dans laquelle on disait : « On ne sait pas quel est le titre associé à nombre des territoires contestés. » Le gouvernement avait donc dit : « Nous allons devoir créer un nouveau processus et adopter une autre approche. » Il faut donner des points à M. Trudeau, qui avait dit : « D'accord, les temps ont changé. Nous allons établir un processus de revendications. »

Il y a aussi la réalité du processus de rapatriement auquel j'ai participé et dans le cadre duquel les Premières Nations ont exigé le recours à l'article 35, ce qui n'a pas fait l'affaire du gouvernement fédéral ni des provinces.

Le président : Même au sujet de l'autonomie gouvernementale et de toutes ces autres questions, comme vous le dites et comme l'a dit le sénateur St. Germain, nous avons quelque 625 nations indiennes au pays. Elles ne s'entendent pas toutes. Certaines réussissent très bien, certaines réussissent sur le plan économique, sur le plan éducatif, dans la réserve et tout se passe bien pour elles, tandis que d'autres vivent dans la pauvreté et ne semblent pas pouvoir s'en sortir.

En Colombie-Britannique, les revendications se chevauchent. Les nations se battent entre elles pour savoir à qui appartient quoi. Elles n'arrivent pas à s'entendre.

M. Rae : Non, mais nous avons besoin d'un processus pour tenter de clarifier les choses. Il faut le faire.

Le président : Oui.

Senator Campbell: To be fair, in B.C. there are overlapping claims with three First Nations, but they work together. We have seen that with the defence lands. They are working together. Because they are overlapping doesn't necessarily mean there's not a solution. They are working towards that solution, at least in B.C.

Mr. Rae: Just to continue the conversation — and I like the back and forth. It takes me back to the brief period in which I so-called ran a caucus, insofar as one can run a caucus.

The critical thing to remember, senator, is that the term "First Nations" really doesn't give you a full texture of the indigenous nature of the country. The Plains Cree are a different people from the Ojibwa of northern Ontario. In northern Ontario you have the James Bay Cree coming over from Quebec that are on the coast of Hudson's Bay and James Bay. Then south of that you have Ojibwa Cree and Ojibwa, and across the country you have different language groups and cultures from Labrador to the Yukon. You have all kinds of different groups and different groupings. Culturally, you have profound differences.

You also have differences of economic condition that stem from where people are. If you are right next to a mining development or — and the evidence is very clear about this — if your reserve is near a city, your education results will likely be better and your condition will be better. You will have had 100 to 150 years of people getting jobs, getting work, subcontracting, being involved in businesses and all kinds of things.

If you are in a remote community in the middle of northern Manitoba or northern Ontario, people say, "Well, you know, you're not doing very well." You say, "How the hell would anybody do well in those circumstances?" Economics requires opportunity and a chance. Of course things aren't great because people have not been given the ability to get the revenue that would come from any development and they haven't been allowed to take advantage of that opportunity.

I think you need to see that the glass is either half full or half empty, depending on your nature. I'm a half-full guy. I think that we have made a lot of progress. We have a long way to go.

Senator Smith: Sir, the government spends about $10 billion either directly through Indigenous and Northern Affairs or horizontal relationships with other departments. One of the recommendations we may probably make is to do a study.

The University of Calgary visited us and showed us the program that they put together. We're looking at probably $800,000 to $1 million.

Le sénateur Campbell : Pour être honnête, en Colombie-Britannique, les revendications de trois Premières Nations se chevauchent, mais elles travaillent en collaboration. C'est ce qui s'est passé avec les terres de la défense. Elles travaillent ensemble. Ce n'est pas parce qu'il y a chevauchement qu'on ne peut pas trouver une solution. Elles y travaillent, du moins en Colombie-Britannique.

M. Rae : Pour poursuivre la conversation... et je tiens à dire que j'aime cet échange... cela me rappelle la courte période au cours de laquelle j'ai dirigé un caucus, dans la mesure où l'on peut diriger un caucus.

Ce qu'il faut retenir, monsieur le sénateur, c'est que le terme « Premières Nations » ne représente pas bien la diversité des peuples autochtones du pays. Les Cris des plaines sont différents des Ojibwas du nord de l'Ontario. Dans le nord de l'Ontario, il y a les Cris de la Baie-James qui viennent du Québec et qui se trouvent sur la côte de la baie d'Hudson et de la baie James. Puis, au sud, il y a les Cris ojibwas et les Ojibwas, et à l'autre bout du pays il y a divers groupes de langues et de cultures au Labrador et au Yukon. Il y a toutes sortes de groupes et de regroupements. Les différences culturelles sont profondes.

Les conditions économiques varient aussi grandement selon l'emplacement géographique. Si vous vivez près d'une mine — et les données probantes sont très claires à ce sujet — ou si votre réserve se trouve près d'une ville, vous aurez probablement une meilleure éducation et de meilleures conditions de vie. Les habitants de ces réserves travaillent depuis 100 ou 150 ans; ils ont un emploi, font de la sous-traitance et participent aux activités commerciales.

Si vous vivez dans une collectivité éloignée du nord du Manitoba ou de l'Ontario, les gens vous diront que vous ne réussissez pas bien. Mais il est impossible de réussir dans de telles circonstances. Pour avoir une économie forte, il faut des possibilités et il faut de la chance. Bien sûr, ces réserves se portent mal parce qu'on n'a pas donné la chance à leurs habitants de tirer profit des développements et des possibilités.

Je crois qu'on peut voir le verre à moitié plein ou à moitié vide, selon sa nature. Je suis quelqu'un d'optimiste. Je crois que nous avons beaucoup progressé. Il y a encore beaucoup de travail à faire.

Le sénateur Smith : Monsieur, le gouvernement dépense environ 10 milliards de dollars, soit par l'entremise d'Affaires autochtones et du Nord, soit par l'entremise de ses relations horizontales avec d'autres ministères. Nous allons probablement recommander de procéder à une étude.

L'Université de Calgary nous a rendu visite et nous a montré son programme. On parle d'un investissement de 800 000 $ à 1 million de dollars.

Where would you go to get the seed money? To the government or try to get a combination of provincial money? How do we kick-start to get a pulse in terms of the actual study? Based on your experience, how do we do that?

Mr. Rae: Let me say that first of all we don't have a lot of independent sources of information about what I would call the indigenous condition and the condition of indigenous finances and the condition on reserve. People talk a lot about the money, but let's also understand that the Parliamentary Budget Officer reported yesterday that on-reserve funding for education is several thousand dollars per student short of what would be spent in a neighbouring — not the South — community next door but one that is governed by the province.

You then have to look at the condition overall of where provincial transfers fit in. We're spending money, but what exactly are we getting? Why is it that conditions are where they are in certain communities and are better in others?

Is there one place that can provide this information? I have actually been doing quite a lot of work, partly through my teaching at the university, in trying to figure out why we don't have more information about this, even about outcomes. We know very little about outcomes compared to other jurisdictions.

It has always astonished me that in government you can spend a ton of money on running stuff and keeping our hospitals going and everything else. We don't do a very good job of evaluating the results of spending all this money. How does it connect to outcomes? And if the outcomes are really bad, that doesn't necessarily lead to one answer, but then forces you to say, "Why are we facing this challenge?" That's another means of inquiry.

I don't think you should have to chase around for the money. The reality is that it's the obligation of government, if they think it's a worthwhile project, to say it should be funded. I think there would be a lot of interest in a number of foundations and others in asking why we wouldn't be trying to get more information that would actually allow us to reach certain conclusions about where things are going.

I have to say that the argument that I've heard many times is about how — I think I heard the phrase used today — we're throwing money at the situation. We need to understand the nature of the deficit that the First Nations communities are in. It's not just a financial deficit, although in many cases it is. How many of the communities are in third-party management? How many are in co-management? How many are autonomous in terms of their ability to manage their finances?

This was the result of the system. If you were a bank, you would look at this and say, "What is going on here? Why is this happening?" I don't see any systematic study in government. If I was premier again and half of the municipalities were in co-management, I would say there's something wrong with the system. It's not their fault. Something is not working in how we're doing things leading to this result.

Où pourrait-on trouver l'argent? Est-ce qu'on demanderait au gouvernement fédéral ou on demanderait aussi la contribution des provinces? Comment peut-on lancer l'étude? Selon votre expérience, comment devrions-nous procéder?

M. Rae : Tout d'abord, les sources d'information indépendantes sur ce que j'appelle la condition autochtone, la condition des finances autochtones et la condition des réserves sont peu nombreuses. On parle beaucoup d'argent, mais il faut aussi comprendre que le directeur parlementaire du budget a fait valoir hier que le financement de l'éducation dans les réserves était largement inférieur — des milliers de dollars par étudiant — à celui offert aux collectivités voisines — pas celles dans le Sud — régies par la province.

Il faut tenir compte de la situation globale des transferts provinciaux. On dépense de l'argent, mais qu'est-ce qu'on obtient en retour? Pourquoi les conditions varient-elles d'une collectivité à l'autre?

Peut-on obtenir ces renseignements quelque part? J'ai beaucoup travaillé — en partie dans le cadre de mon travail d'enseignant à l'université — pour tenter de comprendre pourquoi nous n'avions pas plus de renseignements à ce sujet, même à propos des résultats. Nous en savons très peu sur les résultats comparativement aux autres administrations.

Je suis toujours étonné de voir qu'au gouvernement, on peut dépenser des tonnes d'argent pour faire fonctionner le système, nos hôpitaux et tout le reste, mais qu'on a du mal à évaluer les résultats de toutes ces dépenses. Quel est le lien entre les dépenses et les résultats? Et si les résultats sont mauvais, il n'y a peut-être pas de réponse, mais on doit alors se demander pourquoi on fait face à de tels problèmes. C'est une autre façon de se questionner.

On ne devrait pas devoir courir après l'argent. La réalité, c'est que le gouvernement a l'obligation de dire qu'un projet doit être financé s'il est d'avis que ce projet en vaut la peine. Je crois qu'on aurait intérêt à obtenir plus de renseignements afin de tirer certaines conclusions sur le cours des choses.

Je crois que ce que j'ai entendu le plus souvent — et je crois qu'on l'a dit encore aujourd'hui —, c'est qu'on lance de l'argent sans régler la situation. Il faut comprendre la nature du déficit des collectivités des Premières Nations. On ne parle pas seulement d'un déficit financier, même si c'est le cas de nombreuses collectivités. Combien de collectivités sont gérées par un séquestre-administrateur? Combien sont en cogestion? Combien de collectivités sont autonomes et gèrent elles-mêmes leurs finances?

Voilà le résultat du système. Si vous étiez une banque, vous vous demanderiez ce qui se passe là-bas. Je ne vois aucune étude systématique du gouvernement. Si j'étais à nouveau premier ministre et que la moitié des municipalités étaient en cogestion, je me dirais qu'il y a quelque chose qui cloche dans le système. Ce n'est pas leur faute. Quelque chose ne fonctionne pas, et voilà le résultat.

We need to be very blunt and direct about figuring out what the failure is here. This is a dialogue that needs to happen.

The Chair: Thank you very much, Mr. Rae.

Mr. Rae: Thank you. It is a pleasure being back on Parliament Hill.

The Chair: Thank you for your contribution to the country. It's nice that people like you get involved in the political game. It is very much appreciated.

(The committee adjourned.)

Il faut faire preuve d'audace et être directs pour trouver la faille. Il faut tenir ce dialogue.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Rae.

M. Rae : Merci. Je suis heureux d'être de retour sur la Colline du Parlement.

Le président : Je vous remercie de votre contribution au pays. Il est bon d'avoir des gens comme vous en politique. Nous vous en sommes très reconnaissants.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Thursday, December 8, 2016

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:32 p.m., in public, to study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade; and, in camera, for the consideration of a draft agenda (future business).

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 the chair of this committee. Today is our tenth 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.

During the first part of our meeting I am pleased to welcome, from the Canadian International Freight Forwarders Association, Ruth Snowden, Executive Director.

Ms. Snowden, thank you for joining us today. Please proceed with your opening remarks, after which we'll go to a question and answer session.

Ruth Snowden, Executive Director, Canadian International Freight Forwarders Association: Thank you for inviting me to address you today from Toronto.

Federally incorporated in 1948 in Montreal as a not-for-profit association, today CIFFA represents some 260 global service logistics provider firms from Canadian branches of huge multinational organizations to small and local niche service providers, employing tens of thousands of highly skilled international trade and transportation specialists in Canada.

The other day I was looking at our incorporation documents, which state, in part, that among other things the association was formed to petition Parliament to promote improvement in the principles of trade in its relation to the business of the members of the association. So how appropriate is it that I am here today

OTTAWA, le jeudi 8 décembre 2016

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce tient une séance publique aujourd'hui, à 10 h 32 pour étudier, afin d'en faire rapport, la création d'un corridor national au Canada afin de faciliter le commerce et les échanges intérieurs. Le comité siégera ensuite à huis clos pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

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; je suis président du comité. Nous tenons aujourd'hui notre dixième séance consacrée à l'étude d'un corridor national au Canada pour faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Pour la première partie de la séance, je suis heureux de souhaiter la bienvenue à Ruth Snowden, qui est directrice générale à l'Association des transitaires internationaux canadiens.

Madame Snowden, merci de vous joindre à nous aujourd'hui. Je vous prie de faire votre déclaration liminaire; nous vous poserons ensuite des questions.

Ruth Snowden, directrice générale, Association des transitaires internationaux canadiens : Merci de m'avoir invitée à m'adresser à vous, depuis Toronto.

Constituée en vertu d'une loi fédérale à titre d'association sans but lucratif en 1948 à Montréal, l'ATIC représente aujourd'hui quelque 260 fournisseurs mondiaux de services de logistique, tant des succursales d'énormes multinationales que de petits fournisseurs de services locaux qui occupent des créneaux. Ces fournisseurs emploient au Canada des dizaines de milliers de spécialistes hautement qualifiés en matière de commerce et de transport internationaux.

L'autre jour, je regardais nos documents de constitution en société, qui stipulent notamment, entre autres choses, que l'association a été créée pour demander au Parlement de promouvoir l'amélioration des principes du commerce dans le cadre de sa relation avec les membres de l'association. Il est donc

addressing the Senate standing committee on the subject of a national trade corridor, which is of great interest to our members?

Transportation capacity and capabilities are critical drivers of trade. Physical infrastructure impacts capacity, and an increasingly complex regulatory environment has the potential to hinder Canadian traders' capabilities to compete in global markets.

Considering the subject of this standing committee today, I'd like to expand somewhat on the need for a national Canadian intermodal transportation strategy, and I would like to link back briefly to the need to position Canada as a cargo transit hub.

A national trade corridor is only as good as the infrastructure and capacity at the ends of the pipeline and to the risk of failure at any single point. For example, to have a vulnerability in the Trans-Canada Highway, such as having only one bridge, albeit a new one, across the Nipigon River, is not a good national strategy, as we saw last January when travellers and cargo came to a standstill or were diverted to the United States.

As for infrastructure at the ends of any corridor, I'd like to give you another example. Our members manage upwards of 2.7 million 20-foot equivalent container units, what we call TEUs, through Canada's ports, many of which transit via Canada's largest port, Vancouver. Right now, and for the past several weeks, there have been delays through the container terminals at the Port of Vancouver's inner harbour on Burrard Inlet at the Centerm and Vanterm terminals caused by inefficient rail switching services on the dock. This has nothing do to with the long-haul rail, things Michael Bourque will speak with you about, but simply on-dock switching services. The impacts are significant.

Importers are facing two- to three-week delays in receiving their 2016 pre-Christmas merchandise. Vessels are parked at anchor waiting to discharge or to load, so exports are also delayed. Vessel rotations are affected and knocked off their schedules, which will have a carry-on effect as we prepare for an early Chinese New Year. Why? Because on-dock rail switching is not working efficiently. We have bottlenecks and vulnerabilities in our existing trade corridors which can and should be addressed.

In its submission to the Canada Transportation Act review in 2015, the association identified the need for port authorities — now I'm going to use a technical term — to have skin in the game and to be made more accountable for the performance of their lessees. We think this recent example at the Port of Vancouver is just one area where accountability and oversight could be improved.

très pertinent que je comparaisse aujourd'hui devant un comité sénatorial permanent pour parler d'un corridor national au Canada, ce qui intéresse vivement nos membres?

Notre capacité en matière de transport est un moteur du commerce. L'infrastructure physique a une incidence à cet égard, et une réglementation de plus en plus complexe pourrait nuire à la capacité des commerçants canadiens de soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux.

Compte tenu de la question étudiée aujourd'hui par le comité, j'aimerais parler plus longuement de la nécessité d'avoir une stratégie canadienne nationale de transports intermodaux, et j'aimerais faire brièvement un lien avec la nécessité que le Canada devienne un centre de transit.

L'efficacité d'un corridor commercial national dépend de l'infrastructure et de la capacité aux extrémités des pipelines ainsi que du risque d'échec aux différents points de chargement. Par exemple, un point vulnérable le long de la Transcanadienne, comme le fait de n'avoir qu'un seul pont — même s'il est neuf — qui traverse la rivière Nipigon ne correspond pas à une bonne stratégie nationale, comme nous l'avons vu en janvier dernier lorsque des voyageurs et des marchandises se sont retrouvés au point mort ou ont été redirigés vers les États-Unis.

J'aimerais vous donner un autre exemple à propos de l'infrastructure aux extrémités d'un corridor. Nos membres gèrent plus de 2,7 millions d'équivalents 20 pieds, ce que nous appelons des EVP, qui transitent par les ports du Canada, dont une grande partie dans le plus grand, celui de Vancouver. À l'heure actuelle, et depuis quelques semaines, l'inefficacité des services d'aiguillage sur le quai a causé des retards aux terminaux à conteneurs de l'arrière-port de Vancouver, les terminaux Centerm et Vanterm. Cela n'a rien à voir avec le transport par rail sur de longues distances, dont Michael Bourque va vous parler. C'est tout simplement attribuable aux services d'aiguillage sur le quai. Les conséquences sont importantes.

Les importateurs doivent attendre de deux à trois semaines supplémentaires avant de recevoir leurs marchandises pour Noël 2016. Les navires sont au mouillage en attendant leur déchargement ou leur chargement, ce qui signifie que les exportations sont également retardées. La rotation des navires en souffre et leur horaire est décalé, ce qui continuera d'avoir une incidence alors que nous nous préparons à un Nouvel An chinois précoce. Pourquoi? C'est à cause de l'inefficacité de l'aiguillage sur le quai. Nous avons des embouteillages et des points vulnérables dans nos corridors commerciaux existants, et nous pouvons et devons les régler.

Dans son mémoire présenté dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada en 2015, l'association reconnaît qu'il est nécessaire — je vais maintenant employer un terme technique — que les administrations portuaires se mouillent et qu'elles soient plus souvent tenues responsables du rendement de leurs locataires. Nous pensons que cet exemple récent au port de Vancouver ne représente qu'un cas où la reddition de comptes et la surveillance pourraient être améliorées.

In Canada, goods are not consumed at the port cities where they arrive and must be transported efficiently to Canada's consumers, wherever they live. Canadian exporters must have a reliable, cost-effective intermodal system to support their sales and expansion in global markets, and not just to the United States.

I believe you have heard from previous speakers about the explosive growth of containerized cargo in the past decades. National transportation corridors support this trade and are critical to our improved capabilities in global commerce.

This brings us to a discussion of a new national northern trade corridor. There are certainly benefits to building new pipelines, not the least of which is increased security and safety when compared with the movement of oil and any other petroleum or gas product by rail. Moving oil off the railroads also frees up rail equipment for grain, especially important in great production years. And for our membership, for the international freight forwarding and global logistics service provider community, the trickledown effect then means that we would have more equipment available to handle the spikes in our requirements for the movement of our international intermodal containers. Bulk oil or LNG carriers could call at the remote ports at the end of a pipeline, so pipelines, yes.

When we look at a map of the terminal ends of the proposed northern national corridor, at one end I believe we saw Prince Rupert, or a port like Prince Rupert, which has become a highly successful port built on cargo transiting Canada headed to or from, but primarily to, the United States from China and Asia, with a great competitive advantage to the U.S. Midwest. It is a prime example of the Canadian economy and Canadian jobs benefiting from creating a port as a transit hub. That transit hub, that competitive advantage, would not be enhanced by a new national corridor along a new northern corridor, for example.

We look at Churchill, Manitoba, realistically, from the perspective of the movement of goods. Even in 50 years, it is hard to imagine that a port at Churchill could ever create sufficient competitive advantage to attract enough cargo to attract ocean carriers and become a significant cargo port for containerized goods on a regularly scheduled service, such as we have at Halifax, Montreal, Vancouver and Prince Rupert.

International trade is integral to Canada's continued prosperity and to the prosperity of thousands of Canadians engaged in the global logistics sector, let alone to all of our consumers and normal Canadians. Investment in transportation infrastructure is integral to Canada's ability to compete and

Au Canada, les biens ne sont pas consommés dans les villes portuaires où ils arrivent, et ils doivent donc être transportés avec efficacité jusqu'aux consommateurs canadiens, peu importe où ils vivent. Les exportateurs canadiens doivent avoir un système intermodal fiable et rentable pour favoriser leurs ventes et leur croissance sur les marchés mondiaux, et pas seulement aux États-Unis.

Je crois que d'autres témoins vous ont parlé de l'augmentation fulgurante du volume de marchandises conteneurisées au cours des dernières décennies. Les corridors de transport nationaux favorisent ces échanges commerciaux et sont essentiels à notre capacité améliorée en matière de commerce mondial.

Ces observations nous mènent à la question d'un nouveau corridor commercial national dans le Nord. La construction de pipelines comporte certainement des avantages, notamment le resserrement de la sécurité par rapport au transport par rail du pétrole, d'autres produits pétroliers ou de produits gaziers. Un moindre recours au transport par rail du pétrole permet aussi de libérer de l'équipement ferroviaire pour le transport du grain, ce qui est particulièrement important les années de grande production. De plus, pour nos membres et pour la communauté internationale des transitaires et des fournisseurs mondiaux de services de logistique, l'effet d'entraînement signifie alors que nous aurons plus d'équipement à notre disposition pour gérer les hausses de la demande liée au transport de nos conteneurs intermodaux internationaux. Les pétroliers et les méthaniers pourraient faire escale aux ports éloignés se trouvant à l'extrémité d'un pipeline. Nous sommes donc favorables aux pipelines.

Quand je regarde la carte qui indique les terminaux aux extrémités du corridor national que l'on propose de construire dans le Nord, je crois que je vois le port de Prince Rupert à une extrémité, ou un port semblable, qui est devenu très prospère grâce aux marchandises de la Chine ou d'ailleurs en Asie qui transitent au Canada à destination — quoique l'inverse est possible — des États-Unis, ce qui procure un grand avantage concurrentiel au Midwest américain. C'est un excellent exemple de la façon dont la création d'un port ou d'une plaque tournante peut profiter à l'économie canadienne et à la création d'emplois au pays. Cette plaque tournante, cet avantage concurrentiel, ne serait pas bonifiée par la création d'un nouveau corridor national dans le Nord, par exemple.

Prenons Churchill, au Manitoba, de façon réaliste, pour ce qui est du transport de marchandises. Même en l'espace de 50 ans, il est difficile d'imaginer qu'un port à Churchill pourrait donner un jour un avantage concurrentiel suffisant pour attirer assez de marchandises, de transporteurs maritimes, et devenir un important port de commerce où s'effectue régulièrement le transit de marchandises conteneurisées, comme c'est le cas à Halifax, à Montréal, à Vancouver et à Prince Rupert.

Le commerce international fait partie intégrante de la prospérité à long terme du Canada et de la prospérité de milliers de Canadiens du secteur de la logistique du transport mondial, pour ne rien dire de nos consommateurs et des Canadiens ordinaires. L'investissement dans l'infrastructure de

deliver on our international trading promises. Government must take a leadership role in improved technology, improved capacity in existing corridors and the development of new corridors, but new corridors that support our intermodal and containerized movement of goods.

Thank you.

The Chair: Thank you very much, Ms. Snowden.

Senator Tannas: Glad to have you, welcome, and thank you for your comments.

I would like to start by asking you to think about Canada at double the size of the economy, so twice as much as everything that you are doing today, with the efficiencies that we've heard about, switching, bottlenecks in existing corridors et cetera. If we ran those all perfectly, would we need a national corridor? Could the existing corridor of the Trans-Canada Highway and the CN and CP rail lines get us through the next 100 years? Because if we said in 50 years — and I think the projections are that by 2060 they expect Canada will be a market of 60 million or 70 million people, so it's easy to assume double the size of the economy. If we want to be serious about this corridor, it has to arrive in time for that, and this is something that's decades out if we start now. In those terms, I get the sense from you that you're thinking, "I don't think we need another set of rails running across the country to serve intermodal." But double everything, do you still think that?

Ms. Snowden: We definitely will need more capacity on our rails, but I'm not sure we're going to need them running north. I'm not sure we shouldn't simply double track our Prince Rupert line. For example, there is a single line serving Prince Rupert today to Edmonton, which is serving an existing port, so maybe we double the track on that; maybe we double the track in existing corridors.

Our point is that we have room to expand, for example, at Halifax, which is at one end of the transnational corridors and the train rail corridors, so we have room to expand. There is land to expand at the Port of Halifax.

There is the Deltaport additional terminal at Roberts Bank proposed for Vancouver, so if those things happen, there is no question that we would need to expand capacity on existing rail corridors, in our opinion. I think the problem with a northern corridor is that it would have to come back down and link at those ports.

transport est essentiel à la capacité du Canada de soutenir la concurrence et de respecter ses promesses commerciales sur la scène internationale. Le gouvernement doit jouer un rôle de premier plan dans l'amélioration de la technologie et de la capacité des corridors existants ainsi que dans la création de nouveaux corridors, de corridors qui soutiennent le transport intermodal de marchandises conteneurisées.

Merci.

Le président : Merci beaucoup, madame Snowden.

Le sénateur Tannas : Nous sommes heureux de votre présence parmi nous. Bienvenue et merci de vos observations.

J'aimerais commencer par vous demander de penser à l'économie du Canada comme si elle était deux fois plus importante, donc au double de tout ce que vous avez dit aujourd'hui, en tenant compte des inefficacités dont nous avons parlé concernant l'aiguillage, les embouteillages dans les corridors existants et ainsi de suite. Si tout cela était géré à la perfection, aurions-nous besoin d'un nouveau corridor national? Les corridors existants, la Transcanadienne et les voies ferrées du CN et du CP, pourraient-ils nous permettre de traverser les 100 prochaines années? S'il est vrai que dans 50 ans — et je pense que le Canada sera un marché de 60 ou de 70 millions de personnes d'ici 2060, selon les prévisions... Il est donc facile de supposer que la taille de l'économie sera le double de ce qu'elle est maintenant. Si nous prenons au sérieux le projet de corridor, il doit être créé à temps, et c'est un projet qui durera des dizaines d'années si nous commençons maintenant. Dans cette optique, vous me donnez l'impression que vous dites que nous n'avons pas besoin d'une autre voie ferrée d'un bout à l'autre du pays pour assurer le transport intermodal. Cela dit, si la taille de l'économie était le double de ce qu'elle est maintenant, seriez-vous du même avis?

Mme Snowden : Nous aurons certainement besoin d'une plus grande capacité ferroviaire, mais je ne suis pas certaine que les voies ferrées doivent passer par le Nord. Je ne sais pas si nous devrions tout simplement doubler la ligne ferroviaire de Prince Rupert. Par exemple, à l'heure actuelle, une seule voie ferrée relie Edmonton à Prince Rupert, à destination d'un port. Nous devrions peut-être doubler cette voie, c'est-à-dire les voies des corridors existants.

Ce que nous faisons valoir, c'est qu'il y a de la place pour prendre de l'expansion, par exemple à Halifax, qui se trouve à une extrémité des corridors transnationaux et des corridors ferroviaires. Nous avons donc l'espace nécessaire pour les élargir. Il y a assez de place au port d'Halifax.

Prenons le terminal supplémentaire de Deltaport au port de Roberts Bank, ce qu'on propose pour Vancouver. Si des projets de ce genre sont mis en œuvre, il ne fait aucun doute que selon nous nous devrons augmenter la capacité des corridors ferroviaires existants. Je pense que le problème d'un corridor situé dans le Nord, c'est qu'il serait nécessaire de revenir sur nos pas pour établir un lien avec ces ports.

Now it's possible that in a hundred years there would be enough cargo moving to entice vessels to call at a Labrador port or more vessels at a Prince Rupert port. But, no, at this time, I don't think that the northern corridor would serve containerized cargo even if our population doubles or our economy doubles or triples.

Senator Tannas: So do you think we could squeeze double the amount of capacity through downtown Calgary and through all of the other places?

Ms. Snowden: No, exactly. Of course we couldn't, but that doesn't mean we would have to build a whole separate rail connection across the country. What it might mean is you would have to build additional maybe 30 miles north of Calgary or 40 miles north of Calgary or midway between Edmonton and Calgary, maybe around Red Deer somewhere. We are going to need additional rail capacity. It's going to have to support because the corridor is only as strong as the ports at its end.

Senator Tannas: Exactly.

Ms. Snowden: If we build a corridor across the North and we have a port in the Beaufort Sea and at Churchill, I don't think any national carriers are going to call there.

Senator Tannas: I'm wondering, chair, are we giving witnesses lots of background on what we're talking about here?

We are talking about Halifax and Prince Rupert. The question is the middle part. How do you get there, and for all the things that are currently bottlenecking and will bottleneck even more in the next 50 years, coupled with the fact that global warming and all the other things will open up the North? In that context, you're still saying we should stick with the kind of southern corridors that we have, for rail, intermodal, which is your specialty, double the size of the economy. Don't need it, we're good.

Ms. Snowden: No, we will need more capacity on the rails. I got very little briefing background on this. I looked at a map, and the map shows a pipeline, a corridor, going from somewhere in Labrador to somewhere that appeared to be Prince Rupert to me with a spur up to Churchill and up to the Beaufort, probably. That's what I looked at. That seems a little far north to me, but it didn't show little spur lines coming back down to existing ports.

Senator Tannas: I get you.

Or, il est possible que l'on transporte suffisamment de marchandises dans cent ans pour inciter les navires à faire escale à un port du Labrador ou un plus grand nombre de navires à se rendre au port de Prince Rupert. Cela dit, je ne pense pas qu'un corridor dans le Nord servirait actuellement au transport de marchandises conteneurisées même si notre population double ou la taille de notre économie double ou triple.

Le sénateur Tannas : Donc, pensez-vous que nous pourrions réussir à doubler la capacité actuelle en passant par le centre-ville de Calgary et par tous les autres endroits?

Mme Snowden : Non, exactement. Ce serait évidemment impossible, mais cela ne signifie pas que nous devons construire en entier un autre lien ferroviaire d'un bout à l'autre du pays. Ce que cela signifie peut-être, c'est qu'il pourrait être nécessaire que vous construisiez environ 30 miles de voies ferrées supplémentaires au nord de Calgary ou 40 miles entre Edmonton et Calgary, peut-être quelque part autour de Red Deer. Nous allons devoir augmenter notre capacité ferroviaire. Ces voies ferrées devront soutenir le réseau, car l'efficacité d'un corridor dépend des ports à ses extrémités.

Le sénateur Tannas : Exactement.

Mme Snowden : Si nous construisons un corridor qui traverse le Nord et que nous avons un port qui donne sur la mer de Beaufort et un autre à Churchill, je ne pense pas que des transporteurs nationaux y feraient escale.

Le sénateur Tannas : Je me demande, monsieur le président, si nous donnons aux témoins beaucoup d'information sur l'objet de notre étude?

Nous parlons d'Halifax et de Prince Rupert, mais ce qui importe, c'est la partie au milieu. Comment pouvons-nous nous rendre là, en tenant compte de tout ce qui est actuellement embouteillé et qui le sera encore davantage au cours des cinquante prochaines années, et du fait que le réchauffement de la planète et tout le reste rendront le Nord accessible? Dans ce contexte, vous dites encore que nous devons nous en tenir au genre de corridors ferroviaires et intermodaux que nous avons dans le Sud pour doubler la taille de l'économie. Nous n'avons pas besoin d'un nouveau corridor; ça va.

Mme Snowden : Non, nous devons augmenter la capacité de nos voies ferrées. J'ai reçu très peu d'information à ce sujet. J'ai regardé une carte, et on y voit un pipeline, un corridor, qui part de quelque part au Labrador et qui se rend à un endroit qui semble être selon moi Prince Rupert, ainsi que des voies ferrées secondaires qui se rendent à Churchill et à la mer de Beaufort, probablement. C'est ce que j'ai vu. Cela me semble un peu trop dans le Nord selon moi, et je n'ai pas vu de voies ferrées secondaires qui revenaient vers les ports existants.

Le sénateur Tannas : Je vous comprends.

Ms. Snowden: So the ports are here, the vessels will call at those ports. Those ports are bottlenecks today and will have to be expanded. There is no question over the next hundred years we will have to do something. I'm not a rail expert, but we will have to have more capacity on the rails.

Senator Tannas: For you, your skepticism, if I could use that term, is more around the idea that we need to create more ports. The existing ports are there. They're to be used and we should not be trying to tag on brand new ports for a national corridor idea. Is that right?

Ms. Snowden: Not for multi-modal containerized cargo. For LNG, for oil, for those very specialized terminal facilities where specialized vessels could call, sure, you can build those in Churchill or wherever it's required because those vessels will call there specifically to load.

Senator Tannas: Thank you.

The Chair: To follow up, we already have part of that corridor built in that we have rail lines running from Edmonton to Prince Rupert. It's a question of what else can we put along that corridor. Can we put pipelines or other items that can be cleared ahead of time? I think I'm right in how I interpret that.

Ms. Snowden: Exactly. Maybe the requirement would be to double rail, because there is only a single rail. Maybe it's a double rail, and use that corridor, which is previously existing, to run your pipelines and anything else that needs to go there, because that serves to build this transit. Prince Rupert is a trans hub, more serving that U.S. Midwest, which is very critical, and it's a wonderful thing to see Canadian jobs based on cargo moving to and from the United States.

The Chair: Just so it's clear, from Asia it's quicker to go to Prince Rupert than to go to Vancouver or Los Angeles because you can run it by rail all the way to Chicago, and it's a lot of business for us.

Ms. Snowden: Right. By the time a vessel gets to Long Beach or Seattle-Tacoma, we can already have those goods in Chicago, which is over Prince Rupert.

Senator Smith: Just to follow up on the conversation to this point, I think the thought that this group had, and from the witnesses we have heard from, is that for the northern corridor, we're talking about the fiftieth to sixtieth parallel, through the boreal forest. With climate change now, there is arable land which can be cultivated and used for agriculture.

If we follow where the focus of your business is with container movement in ports, if we can develop that northern corridor, link it to the southern corridor basically with, as you mentioned, oil,

Mme Snowden : Donc, les ports sont là, et les navires y feront escale. À l'heure actuelle, ces ports sont congestionnés et doivent être agrandis. Il ne fait aucun doute que nous devrons prendre des mesures au cours des cent prochaines années. Je ne suis pas spécialiste des chemins de fer, mais nous devrons augmenter notre capacité ferroviaire.

Le sénateur Tannas : Votre scepticisme, si vous permettez ce terme, porte davantage sur l'idée que nous devons créer des ports. Nous en avons déjà. Nous devons nous en servir et nous ne devrions pas essayer d'associer la construction de ports flambant neufs à l'idée d'un corridor national, n'est-ce pas?

Mme Snowden : Pas pour le transport multimodal de marchandises conteneurisées. Dans le cas des terminaux très spécialisés de gaz naturel liquéfié ou de pétrole où font escale des navires spécialisés, bien sûr, ils peuvent être construits à Churchill ou ailleurs au besoin, car ces navires se rendront expressément dans ces ports pour y être chargés.

Le sénateur Tannas : Merci.

Le président : Pour donner suite à ce qui a été dit, je mentionne qu'une partie de ce corridor est déjà construite, car des voies ferrées relient Edmonton à Prince Rupert. Il est question de savoir ce qu'il faut ajouter le long du corridor. Pouvez-vous construire des pipelines ou d'autres installations qui peuvent être approuvés à l'avance? Je pense que c'est exactement ainsi que j'interprète la question.

Mme Snowden : Exactement. Il serait peut-être nécessaire de doubler les voies ferrées, car il n'y en a qu'une seule. Vous pourriez vous servir d'une voie ferrée double et utiliser ce corridor, qui existe déjà, pour construire des pipelines et les autres choses qui doivent passer par là, car cela contribue au transit. Prince Rupert est un centre de transit, qui sert surtout à desservir le Midwest américain, ce qui est essentiel. Il est formidable de voir des emplois canadiens attribuables au transport de marchandises à destination et en provenance des États-Unis.

Le président : Soyons clairs : à partir de l'Asie, il est plus rapide de passer par Prince Rupert que par Vancouver ou Los Angeles, car les marchandises peuvent être acheminées par rail jusqu'à Chicago, ce qui nous permet de brasser beaucoup d'affaires.

Mme Snowden : En effet. Au moment où un navire atteint Long Beach ou Seattle et Tacoma, nous avons déjà fait parvenir les marchandises à Chicago, en passant par Prince Rupert.

Le sénateur Smith : J'aimerais juste ajouter à ce qui a été dit jusqu'à maintenant que je pense que, selon ce groupe et les témoins que nous avons entendus, le corridor du Nord passerait environ entre le quinzième et le seizième parallèle, dans la forêt boréale. Compte tenu du réchauffement climatique, des terres arables pourront y être cultivées.

Étant donné que vos activités portent surtout sur le transport de conteneurs dans les ports, si nous pouvons créer ce corridor dans le Nord et le relier au corridor du Sud pour transporter

minerals and grains, et cetera, that we can move through the northern ports, and that would take pressure off the southern corridor.

A perfect example, the Transport Committee came here and talked about the work they've done on the Port of Vancouver. You mentioned bottlenecking and some of the problems that exist with some of the big ports.

Right now, with the super harvest we've had over the last three years, we have problems getting all that grain and wheat out to the port. A lot of the product is sitting in the grain elevators, not being able to get there.

If we had a concept of a northern corridor with the proper development, and this is where the new population will move, into that northern area, then ultimately, over time, your business would probably benefit. But your business would benefit from having more tonnage capability in the southern corridor, if I understand correctly, following Senator Tannas' point.

I'm wondering what your comments are. We need proponents of this concept. If it will be good for you if the southern corridor is expanded — when I say "expanded," the hubs are expanded, but we have something in the northern corridors that may not be the same product and carrier capabilities that you have because it's different, it's only going to enhance your ability to get more product out to the United States or Europe, with the new CETA deal, or Asia where they want to be the biggest consumers of our food products.

Ms. Snowden: That makes logical sense. If the coal, potash, grain and iron ore are moving on a northern corridor because it's closer to a northern corridor, or you can pull those specialized vessels into new northern ports, or if it's moving up north and then linking back down to existing terminals, that would free up capacity on the southern corridor. Maybe you would not need to expand around Calgary, for example, or build new lines on the southern corridor. It's is expensive land; it's populated.

Senator Smith: The word we should change in the vocabulary of this concept is "northern" because it denotes cold. It denotes that maybe we will be in a place where it will not be nice to live. That's not necessarily the case anymore.

If you go up to Yellowknife and some of the places up north, they have beautiful summers. They have tremendous lifestyle capabilities. I'm just wondering what your comments are.

Ms. Snowden: This is me speaking; I'm a freight forwarder. I don't know about population movement, immigration policies or where people will live. That's just not my area of expertise.

essentiellement du pétrole, des minéraux, des céréales et ainsi de suite, nous pourrions alors passer par les ports du Nord, ce qui atténuerait les pressions exercées sur le corridor du Sud.

Des membres du comité des transports qui sont venus ici nous ont donné un parfait exemple en parlant du travail qu'ils ont accompli dans le dossier du port de Vancouver. Vous avez parlé d'embouteillages et de certains problèmes observés dans les grands ports.

À l'heure actuelle, compte tenu de l'excellente récolte que nous avons depuis trois ans, nous avons de la difficulté à acheminer toutes les céréales, le blé, jusqu'aux côtes. Une grande partie de ces céréales se trouvent dans des élévateurs à grain à défaut de pouvoir être transportée.

L'adoption d'un concept de corridor du Nord auquel s'ajoute un développement adéquat, et le long duquel une nouvelle population s'installera dans cette région du Nord, finirait probablement, au fil du temps, par être avantageuse pour vos activités. Il vous serait également avantageux d'avoir une plus grande capacité en matière de tonnage dans le corridor du Sud, si je comprends bien, pour donner suite aux propos du sénateur Tannas.

Je me demande ce que vous en pensez. Nous avons besoin de promoteurs du concept. L'agrandissement du corridor du Sud pourrait être avantageux pour vous — je parle de l'agrandissement des centres, tout en ayant une capacité de transport de marchandises qui peut être différente dans le Nord que la vôtre. Ce caractère distinct pourrait vous permettre d'acheminer davantage de marchandises vers les États-Unis ou l'Europe, grâce à l'AECG, ou vers l'Asie, où l'on veut devenir le premier consommateur de vos produits alimentaires.

Mme Snowden : C'est logique. Si le charbon, la potasse, le grain et le minerai de fer passaient par un corridor situé dans le Nord compte tenu de sa proximité, et si vous pouviez attirer les navires spécialisés dans de nouveaux ports de la région, ou si ces produits sont acheminés vers le Nord pour ensuite être dirigés vers des terminaux existants, on pourrait ainsi dégager le corridor du Sud. Il ne serait alors peut-être pas nécessaire de l'élargir autour de Calgary, par exemple, ou de construire de nouvelles lignes le long du corridor du Sud. Les terres y coûtent cher; elles sont peuplées.

Le sénateur Smith : On devrait peut-être cesser de parler de corridor « nordique », car cela donne une impression de froid. On dirait un endroit où il ne fera pas bon vivre. Ce n'est plus nécessairement le cas.

Si vous vous rendez jusqu'à Yellowknife et à certains autres endroits dans le Nord, vous verrez que les étés peuvent y être très beaux. La qualité de vie est exceptionnelle. J'aimerais seulement savoir ce que vous en pensez.

Mme Snowden : Je parle à titre personnel en tant que transitaire. Je ne m'y connais pas vraiment en mouvements de population, en politiques d'immigration ou en démographie. Ce n'est pas mon domaine d'expertise.

I know that for today and the foreseeable future, we're moving manufactured goods out of the southern corridor, along the U.S. border, Montreal and Toronto, the manufacturing centres, and moving consumer goods into those population centres, and we will have to continue to support those population centres.

Senator Smith: Thank you.

The Chair: Any further questions?

Senator Day: Perhaps I could give you the opportunity to expand on your suggestion that we need a national intermodal strategy. Do we not have a strategy now, or are you contemplating something a little bit more specific?

Ms. Snowden: Today, we have a very siloed approach to intermodal movement of goods. We have steamship lines which call at ports. We have ports that are under the auspices of Transport Canada, and their land is leased to private terminal operators. Those private terminal operators conduct the business of the port, so all the movement of goods. We have the rail connection, and then we have importers and exporters. We have trucking capacity. But we don't have an umbrella strategy around intermodal. A number of areas, such as CentrePort in Winnipeg, are creating inland port strategies.

These are individual approaches by municipalities, for example, that are being created to encourage logistics parks and logistics centres to load and trans-load cargo. We have them in Winnipeg, Saskatchewan and Alberta, but we don't seem to have an overall strategy about where they should be located and how they should be served.

Our approach to intermodal movement of cargo and of the data is still very siloed.

I think Minister Garneau is looking at this, and he's held round tables. He conducted the Canada Transportation Act review. Through this, there is some interest in creating an intermodal strategy to support the movement of containerized cargo.

Senator Day: You would recognize that we need provincial cooperation and federal initiative combined. This committee did some work, and I can't resist asking you about freight forwarding across Canada, province to province, and the interprovincial trade aspect of that.

Ms. Snowden: As a Canadian, I find the number of our interprovincial restrictions silly or counterproductive. As a freight forwarder, if you want to move an oversized load from Quebec to Alberta, every single province has different requirements on permits, weights and clearances. Every province has a different

Je sais toutefois que, dans un avenir prévisible, nous devrons continuer de transporter des produits manufacturés dans le corridor sud, soit le long de la frontière américaine pour relier Montréal, Toronto et les différents centres manufacturiers de manière à alimenter les villes en biens de consommation.

Le sénateur Smith : Merci.

Le président : Y a-t-il d'autres questions?

Le sénateur Day : Vous avez indiqué que nous avons besoin d'une stratégie nationale pour le transport intermodal, et je pourrais peut-être vous donner l'occasion de nous en dire davantage à ce sujet. Avons-nous déjà une stratégie de la sorte et envisagez-vous simplement quelque chose de plus ciblé?

Mme Snowden : Nous avons actuellement une approche très cloisonnée pour le transport intermodal des marchandises. Il y a les entreprises de transport maritime qui utilisent nos ports. Nous avons des ports qui sont régis par Transports Canada et dont les terrains sont loués à des exploitants privés de terminaux. Ceux-ci gèrent les opérations du port, y compris le mouvement des marchandises. Il y a différentes connexions ferroviaires. Il y a les importateurs et les exportateurs. Nous avons aussi le camionnage. Il nous manque toutefois une stratégie globale pour chapeauter le transport intermodal. Il y a différents projets de création de ports intérieurs comme celui de CentrePort à Winnipeg.

Il s'agit de stratégies individuelles mises de l'avant par des municipalités, par exemple, encourager la mise en place de parcs et de centres de coordination pour le transport et le transbordement de marchandises. Il existe des approches semblables à Winnipeg, en Saskatchewan et en Alberta, mais il ne semble pas y avoir de stratégie d'ensemble pour décider de l'emplacement de ces centres et de la manière dont ils devraient être desservis.

Notre approche pour le transport intermodal des marchandises demeure donc très cloisonnée et il en va de même des données.

Je crois que le ministre Garneau se penche sur la question et qu'il a d'ailleurs tenu des tables rondes à ce sujet. Il a aussi procédé à un examen de la Loi sur les transports au Canada. Ces efforts ont suscité un certain intérêt pour la création d'une stratégie intermodale visant à appuyer le transport des marchandises par conteneurs.

Le sénateur Day : Vous conviendrez avec moi que toute initiative fédérale en ce sens doit bénéficier de la coopération des provinces. Notre comité s'est intéressé au commerce interprovincial, et je ne peux pas m'empêcher de vous demander comment les choses se passent du point de vue de l'acheminement des marchandises au pays, d'une province à l'autre.

Mme Snowden : En tant que citoyenne canadienne je trouve qu'il est absurde et contreproductif d'avoir autant de restrictions interprovinciales. À titre de transitaire, je peux vous donner l'exemple d'une charge de dimensions exceptionnelles que l'on veut faire passer du Québec à l'Alberta. Chaque province a ses

requirement on the length of your trailer, the types of tires you can wear, whether you can have two trailers attached and the overall length of your vehicle.

propres exigences pour ce qui est des permis, des poids et de la hauteur maximale. Chaque province a ses propres critères pour la longueur de la remorque, le genre de pneus utilisés, la possibilité d'abouter deux remorques et la longueur totale du véhicule.

Yes, we're moving goods across geographic barriers, borders and internationally, but those goods have to move within Canada too. All of these interprovincial restrictions and the lack of cohesion, drive incredible cost to the cost of trucking. It drives administrative burden to freight forwarders, trucking companies, importers, exporters and, ultimately, to the consumers who bear the cost.

Il est vrai que nous transportons des marchandises au-delà des frontières naturelles et internationales, mais elles doivent aussi pouvoir être déplacées à l'intérieur du Canada. Toutes ces restrictions interprovinciales et le manque de cohésion en la matière font grimper en flèche les coûts pour les entreprises de camionnage. Tout cela entraîne des complications administratives pour les transitaires, les entreprises de camionnage, les importateurs et les exportateurs. En bout de ligne, c'est le consommateur qui paie la note.

Yes, we are faced with the interprovincial barriers, which are very real.

Nous devons donc effectivement composer avec des barrières interprovinciales qui sont tout à fait réelles.

Senator Day: If we're talking about an east-west or west-east trade corridor, presumably the same challenges would exist in developing that as exist now and that we haven't been able to solve for 150 years. We've been trying to bring the minister in here to talk to us about this, and we can't even get the minister to come to talk to us.

Le sénateur Day : Si nous envisageons la création d'un corridor commercial reliant l'est et l'ouest du pays, il faut sans doute s'attendre à être confrontés à ces mêmes difficultés que nous n'arrivons pas à régler depuis 150 ans. Nous avons invité le ministre pour qu'il vienne en discuter avec nous, mais cela n'a même pas été possible.

Ms. Snowden: At some point, you have to sit up and ask what is best for Canadians, and who is taking the leadership on this.

Mme Snowden : À un moment donné, il faut prendre le temps de se demander ce qui est le mieux pour les Canadiens et de déterminer qui devrait prendre l'initiative.

The provinces have to have autonomy in a number of areas, and they do have autonomy in a number of areas, but at some point, you would think that international trade and the Canadian economy would trump that.

Les provinces doivent pouvoir agir de façon autonome dans différents domaines, comme c'est effectivement le cas actuellement, mais je serais portée à croire que les visées du Canada en matière de commerce international et de performance économique devraient en fin de compte avoir préséance.

A national trade corridor, the whole thing, is pipelines and being able to move product to the terminals at the end. Everyone has to have their say.

Tout le monde devrait avoir son mot à dire quant à la mise en place d'un corridor commercial national, avec des pipelines et tout le reste, pour le transport des produits jusqu'aux terminaux.

I think it would be very frustrating to you to have to deal with this.

Je crois que c'est une situation qui pourrait devenir très frustrante pour vous.

Senator Day: Thank you very much for your comments.

Le sénateur Day : Merci beaucoup pour vos commentaires.

The Chair: When you talked about a national strategy, for the internal part of the country, when you talked about inland ports, do we need the government to have a strategy, or will supply and demand solve that problem?

Le président : Vous parlez d'une stratégie nationale, mais je me demande, pour ce qui est de la portion intérieure du pays, notamment avec ces ports intérieurs, si nous avons vraiment besoin d'une stratégie gouvernementale ou si le problème ne va pas plutôt se régler de lui-même avec l'offre et la demande.

That's why we have these inland ports, because business people are saying we can load this stuff here and ship it as a container to the port rather than loading it in Vancouver. They're figuring that out on their own.

Si nous avons ces ports intérieurs, c'est parce que des gens d'affaires ont déterminé qu'il était préférable de charger ces marchandises sur place pour les expédier dans des conteneurs jusqu'aux ports, plutôt que de faire le chargement à Vancouver, par exemple. C'est ce que ces gens-là ont déterminé.

Ms. Snowden: Anything you can move out of that immediate dock area and into the terminals or inland to do your transloading is a good thing.

Mme Snowden : Il est toujours préférable de pouvoir faire le transbordement de ses marchandises dans un port intérieur ou un terminal d'embarquement situé à proximité.

The concept is that a lot of investment and communication are required in order to capitalize on this. The thought is that perhaps what we need is some sort of federal ombudsman creating a

Il faut savoir qu'il faudra investir beaucoup, notamment au chapitre des communications, pour optimiser ces installations. On pense donc qu'il pourrait être nécessaire d'avoir en quelque sorte

private sector focus group or a private sector government partnership on developing that overall strategy, saying, "Yes, these are reasonable places where we can do our investment." Private dollars will go where there's business. People will make that decision.

People come to me and say, "Ruth, why aren't the international freight forwarders building in our logistics park in the middle of Saskatchewan, in Regina?" I say it's because there's neither customers, nor cargoes nor rail connectors there, so that's not where the freight forwarders are going to be. That's not where we need to build our transload. It needs to be within, I don't know, 100 kilometres of Vancouver, as an example.

The Chair: On your second page, you talked about inefficient rail switching services on the dock. You said the impacts are significant. Importers are facing two and three weeks' delay in receiving their 2016 pre-Christmas merchandise. What do you mean by "inefficient rail switching"? I'm not sure what that means.

Ms. Snowden: Actually, I have been at this desk since 2008, and this is the first time I've heard of the problem, too. The terminals at the ports hire a rail company to do the on-dock switching. Once the containers are on railcars, they move them out to CP, CN or BNSF Railway to move on the line haul.

It's a unique problem right now in Vancouver where there are issues with the on-dock switching. It's just their inability to get trains built. They have enough equipment. They have the railcars there. The railroads are doing their jobs. It's just this on-dock terminal. There have been backlogs at those two terminals. Unfortunately, it's very much top of my mind right now because at the other third terminal in Vancouver they've had storms and severe winds, so they've had to close their cranes. Now we have backlogs at the third terminal in Vancouver right before Christmas.

Senator Tannas: This is for maybe a future study, but does your association or your member base have any kind of a collective strategy — or is there one somewhere else — for an earthquake in Vancouver and what it would do? I've always heard that the first thing to go in an earthquake tsunami is all the port infrastructure. Is that right?

Ms. Snowden: First, we've seen it in the past in Asia and other places — the port infrastructure goes. Second, we don't have a strategy for that, and I don't know if one exists.

Senator Day: Following up on Senator Tkachuk's question. You're saying switching at the port is a bottleneck. Is any of that bottleneck being caused by the increased inspection and security

un ombudsman fédéral. Il faudrait établir un genre de partenariat entre le gouvernement et le secteur privé pour élaborer une stratégie d'ensemble en vue de cibler les secteurs où des investissements seraient justifiés. Les fonds privés vont aller là où il y a des perspectives commerciales. Ce sont les gens d'affaires qui vont prendre cette décision.

Certains me demandent pour quelles raisons des transitaires internationaux ne s'installent pas, par exemple, dans leur parc logistique de Regina au cœur de la Saskatchewan. Je leur réponds que c'est parce qu'il n'y a pas sur place de clients, de marchandises ou de liens ferroviaires. Ce n'est pas là que nous devons construire nos installations de transbordement. Elles doivent plutôt être dans un rayon de 150 kilomètres de Vancouver, par exemple.

Le président : À la deuxième page de votre document, vous parlez de l'inefficacité des services d'aiguillage sur le quai. Vous dites que les conséquences sont importantes et que les importateurs doivent attendre de deux à trois semaines supplémentaires avant de recevoir leurs marchandises pour Noël 2016. Que voulez-vous dire exactement par « inefficacité des services d'aiguillage »? Je ne suis pas sûr de bien comprendre.

Mme Snowden : J'occupe ce poste depuis 2008, et c'est la première fois également que j'entends parler de ce problème. Les terminaux portuaires font appel à une entreprise ferroviaire pour effectuer les aiguillages sur le quai. Une fois les conteneurs chargés sur des wagons, ils sont dirigés vers les rails du CP, du CN ou de BNSF pour être acheminés.

Le problème de l'aiguillage sur le quai touche uniquement Vancouver pour l'instant. On n'arrive tout simplement pas à former les trains. On dispose de l'équipement suffisant. Il y a des wagons sur place. Les entreprises ferroviaires font leur travail. Le problème vient uniquement des services offerts sur le quai. Il y a des retards pour les deux terminaux. C'est malheureusement une situation qui me préoccupe beaucoup actuellement, car le troisième terminal de Vancouver a été touché par des tempêtes et de forts vents, ce qui empêche l'utilisation des grues. Il y a donc aussi des retards au troisième terminal de Vancouver juste avant Noël.

Le sénateur Tannas : C'est peut-être davantage en prévision d'une étude à venir, mais pourriez-vous nous dire si une stratégie d'ensemble a été établie par votre association ou vos membres — ou s'il en existe une par ailleurs — quant aux mesures à prendre si un séisme venait à frapper Vancouver? On m'a toujours dit que les infrastructures portuaires seraient les premières à céder en cas de tsunami. Est-ce le cas?

Mme Snowden : Comme nous avons pu le voir par le passé en Asie et ailleurs, il est bien vrai que les infrastructures portuaires ne tiennent pas le coup. D'autre part, nous n'avons pas de stratégie en la matière, et il n'en existe pas à ma connaissance.

Le sénateur Day : Je vais poursuivre dans le sens de la question du sénateur Tkachuk. Vous indiquez que l'aiguillage crée un goulot d'étranglement dans les ports. Est-ce que cette situation est

requirements, running the containers through VACIS machines and radar detection — that kind of thing that has to be done?

Ms. Snowden: No, it's not at this time. Last spring it caused considerable delays, primarily to those containers that were being called by the Canada Border Services Agency for exam. We have been very active on that file.

The current problems are rail switching on the dock and weather at Vancouver. But the added security has added considerable cost to Canadian importers, primarily, but also to exporters. The cost of running a container through the VACIS machines — and now they have moved from VACIS to large-scale imaging, LSI, machines, but it's the same thing — that cost has gone in the past year and a half, since June 2015, I think, from about $200 to $600, for example.

The backlogs aren't caused by increased security, and the radiation security examinations are not causing additional delays ever or considerable costs, but the VACIS and LSI machines have increased costs on the docks.

The Chair: Any other questions? If not, thank you very much, Ms. Snowden. It's much appreciated.

For our next panel, it gives me pleasure to welcome, from the Railway Association of Canada, Michael Bourque, President and Chief Executive Officer. Thank you for joining us today. Please proceed with your opening remarks, and then we'll continue our questioning.

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada: Thank you. I appreciate being here. I just want to say that I'm delighted this committee is looking at transportation. This is not a transportation committee, but it's obviously a recognition of the importance of transportation to our economy. In Canada, we're blessed with a lot of geography, and therefore if our producers and manufacturers are going to remain globally competitive, it's imperative that we have a very efficient supply chain. So I thank you for your interest in transportation.

I do have a slide deck. I will go through it very quickly and then save a number of remarks for questions. I am on slide 2, and I will just take this opportunity to say that the Railway Association of Canada will celebrate its one hundredth anniversary in 2017, so lots of history with railways. The first railway in Canada will be 180 years old next year, and our association will be 100.

en partie attribuable aux exigences plus sévères en matière d'inspection et de sécurité et au fait que l'on doit notamment soumettre les conteneurs au système VACIS et à la détection radar?

Mme Snowden : Plus maintenant. Il y a eu des retards considérables au printemps dernier, principalement dans le cas des conteneurs que l'Agence canadienne des services frontaliers voulait examiner. Nous avons été très actifs dans ce dossier.

Les problèmes actuels sont liés aux services d'aiguillage sur le quai et aux conditions météorologiques à Vancouver. Il faut toutefois dire que les mesures de sécurité supplémentaires ont entraîné des coûts additionnels considérables pour les importateurs canadiens principalement, mais aussi pour les exportateurs. Les systèmes d'inspection des véhicules et du fret (VACIS) sont graduellement remplacés par des appareils d'imagerie à grande échelle, mais les coûts sont les mêmes. Dans certains cas, ils sont passés au cours des 18 derniers mois, soit depuis juin 2015, si je ne m'abuse, d'environ 200 $ à 600 $.

Les retards ne sont pas causés par une intensification des mesures de sécurité et les examens de sécurité des radiations n'entraînent pas de délais supplémentaires ou de coûts considérables, mais l'utilisation des appareils du système VACIS et d'imagerie à grande échelle ont fait grimper les coûts.

Le président : Y a-t-il d'autres questions? S'il n'y en a pas, nous allons remercier Mme Snowden. Nous vous sommes très reconnaissants pour votre témoignage.

J'ai maintenant le plaisir d'accueillir notre prochain témoin, M. Michael Bourque, président-directeur général de l'Association des chemins de fer du Canada. Merci d'être des nôtres aujourd'hui. Veuillez nous présenter vos observations préliminaires après quoi nous poursuivrons avec les questions des sénateurs.

Michael Bourque, président-directeur général, Association des chemins de fer du Canada : Merci. Je me réjouis d'être ici aujourd'hui. Je veux juste souligner à quel point je suis ravi de voir votre comité s'intéresser à la question des transports. Vous reconnaissez ainsi toute l'importance des transports pour notre économie. Comme nous avons un très grand pays, il est primordial de pouvoir compter sur une chaîne d'approvisionnement des plus efficiente si nous voulons que nos producteurs et nos manufacturiers puissent continuer à soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. Je vous remercie donc de l'intérêt que vous portez aux enjeux du domaine des transports.

J'ai quelques diapos que je vais parcourir rapidement avec vous avant de répondre à vos questions. Je commence à la diapo 2 et je veux profiter de l'occasion pour souligner que l'Association des chemins de fer du Canada va célébrer son 100e anniversaire en 2017. Nos chemins de fer ne datent donc pas d'hier. Le premier chemin de fer au Canada va ainsi avoir 180 ans l'année prochaine.

Our membership consists of 60 railways in Canada, 50 of which carry freight. We also represent passenger, commuter and tourist railways, but today I'm going to focus on freight rail.

Notre association regroupe 60 entreprises ferroviaires au Canada, dont 50 transportent des marchandises. Nous représentons aussi des entreprises qui exploitent des trains de passagers, des trains de banlieue et des trains touristiques, mais je vais vous parler aujourd'hui uniquement du transport de marchandises.

On slide 3 you'll see a map. I'll come back to it later, but this is just to say that Canada does have a substantial rail network operating within a North American system that extends into Mexico. It includes over 3,000 locomotives, 4 million railcars, 33,000 employees, 10,000 customers, all operating 24 hours a day 365 days a year in any weather from coast to coast to coast.

À la diapo 3, vous pouvez voir une carte. J'y reviendrai plus tard, mais je veux simplement souligner que le Canada a un important système ferroviaire qui s'inscrit dans un réseau nord-américain s'étendant jusqu'au Mexique. Notre secteur compte plus de 3 000 locomotives, 4 millions de wagons, 33 000 employés et 10 000 clients qui sont desservis 24 heures par jour, 365 jours par année et dans toutes les conditions météorologiques, d'un océan à l'autre.

If you go to page 4, you'll see a bit of an illustration of the diversified portfolio of goods we carry, as well as a snapshot of the state of the economy. Keep in mind that this is a comparison of the first half of this year versus the first half of 2015. Since late summer, grain, for example, is on the positive side.

Le graphique de la page 4 illustre la diversité des marchandises que nous transportons tout en vous donnant un aperçu de la conjoncture économique. Je vous signale qu'il s'agit d'une comparaison entre le premier semestre de cette année et celui de 2015. À titre d'exemple, le secteur des céréales a repris du mieux depuis l'été dernier.

The next slide you'll see that while we've had soft demand, we are seeing solid performance. I'm going to take this opportunity to say a few words about the quality of the operators we have here in Canada.

À la diapo suivante, vous pouvez voir que la performance demeure solide malgré la faiblesse de la demande. Je vais d'ailleurs profiter de l'occasion pour vous dire quelques mots au sujet de la qualité des exploitants que nous avons au Canada.

This screen illustrates some of the key performance indicators of highly efficient railways. In Canada, we are very fortunate to have high-quality railways, and this goes beyond the big Class 1 railways to our passenger operations and smaller railways. The whole industry benefits from the training, investment and knowledge that we have here.

Vous pouvez voir sur ce graphique quelques-uns des principaux indicateurs de rendement permettant d'évaluer l'efficience des entreprises ferroviaires. Nous avons la chance de pouvoir compter au Canada sur des sociétés de chemin de fer de très grande qualité, autant pour nos grandes entreprises de catégorie 1 que pour celles offrant le transport de passagers ou des services sur des réseaux locaux. L'ensemble de l'industrie bénéficie des efforts déployés aux fins de la formation, des investissements et du transfert de connaissances.

How have we built this tremendous infrastructure coupled with excellent operations? It's the story of a virtuous circle of precision railroading techniques that free up capital to make investments, which in turn improves service. Improved service leads to more customers, and by enabling the competitiveness of our customers, the economy grows. With better, more efficient and predictable service, we are able to compete with trucking, competing at shorter distances each year.

Comment sommes-nous parvenus à mettre en place cette infrastructure extraordinaire que nous exploitons avec autant d'efficience? C'est le fruit d'un cercle vertueux de recours à des techniques de précision pour les services ferroviaires qui permettent de libérer des capitaux pour investir dans l'amélioration des services. Les services ainsi améliorés entraînent une augmentation de la clientèle et contribuent à la croissance économique en renforçant la capacité concurrentielle de nos clients. En offrant des services toujours plus efficients et prévisibles, nous pouvons soutenir la concurrence des entreprises de camionnage, et ce, à des distances de plus en plus courtes, année après année.

On slide 7 you can see how our investments have grown, and the vast majority of capital expenditures are directed towards safety, reliability, capacity and productivity-enhancing projects. You can see that railway investments have continued to grow even through the big recession in 2007-08.

À la diapo 7, vous pouvez observer l'accroissement de nos investissements en sachant que la vaste majorité de nos dépenses en capital vont à des projets visant à accroître la sécurité, la fiabilité, la capacité et la productivité. Comme vous pouvez le constater, les investissements dans le domaine ferroviaire n'ont pas cessé d'augmenter, même pendant la grande récession de 2007-2008.

I don't have a lot of time to talk about emissions, but I will say a few words. Some 28 per cent of CO_2 equivalent generated in Canada was produced by the transportation sector. Railways emit 1 per cent of Canada's overall emissions and just 3.6 per cent of what is produced in the transportation sector alone, despite the fact that we move $280 billion worth of goods each year, which reflects 70 per cent of the intercity traffic and 50 per cent of the goods destined for export. Currently you can move 1 tonne of freight more than 200 kilometres on a single litre of fuel. The average train takes 300 trucks off the road. We also move 75 million people each year who elect to leave their cars at home and travel by train.

So 70 per cent of the intercity freight for 1 per cent of emissions. I think rail offers tremendous value when it comes to greenhouse gas emissions.

I'm going to speak about our strong safety record because I hope if there's just one thing that you will remember today it is our safety record.

Like pipelines, we deliver 99.99 per cent of dangerous commodities to their destination without incident. We are at least 10 times safer than truck. As this chart shows, Canada's railways, in addition to having the lowest freight rates in North America and the two most efficient railways in North America, also have the best safety record with fewer than two accidents per million train miles, but we are not content with this record. We are investing, working with communities and introducing new technologies, rules and improvements to continuously improve safety.

Let me turn to the northern corridor. I will be happy to elaborate during questions at the end. I'm going to follow the five benefits put forward by the formidable Jack Mintz during his presentation here.

First, I agree that regulatory costs and burdens are hurting Canada's economic development. The history of success in rail, both here and in the United States, was based on efforts to deregulate. Starting in 1961, there was a recognition that we needed to have more deregulation in the rail sector. Twenty-two years ago, the Government of Canada privatized CN. At that time, CN's operating ratio was over 100. They were spending more money than they were taking in, and they could not afford important investments in their infrastructure.

Je n'ai pas beaucoup de temps pour parler de nos émissions, mais je vais tout de même vous en toucher quelques mots. Le secteur des transports est à l'origine de 28 p. 100 des émissions d'équivalent CO_2 au Canada. Les entreprises ferroviaires sont responsables de seulement 1 p. 100 des émissions globales du Canada et d'à peine 3,6 p. 100 de celles du secteur des transports, bien que nous acheminions chaque année des marchandises pour une valeur totale de 280 milliards de dollars, ce qui représente 70 p. 100 de la circulation interurbaine au pays et 50 p. 100 des marchandises destinées à l'exportation. Il nous suffit actuellement d'un seul litre de carburant pour transporter une tonne de marchandises sur une distance de plus de 200 kilomètres. En moyenne, un train permet de remplacer 300 camions qui circuleraient sur nos routes. Chaque année, nous transportons en outre 75 millions de personnes qui choisissent de laisser leur voiture à la maison pour prendre le train.

Il s'agit donc de 70 p. 100 du transport interurbain de marchandises pour 1 p. 100 des émissions. Je pense que le transport par rail est un outil très précieux pour quiconque veut réduire ses émissions de gaz à effet de serre.

Je vais vous parler de notre excellent bilan en matière de sécurité, car s'il y a une chose que je voudrais que vous reteniez de notre rencontre d'aujourd'hui, c'est bien celle-là.

À l'instar des oléoducs, nous livrons à bon port sans incident 99,99 p. 100 des marchandises dangereuses. Notre efficacité en matière de sécurité est au moins 10 fois supérieure à celle du camionnage. Comme l'indique ce graphique, les entreprises ferroviaires canadiennes, en plus d'offrir les tarifs de transport les plus faibles en Amérique du Nord et de compter dans leur rang les deux entreprises les plus efficientes du continent, ont aussi le meilleur dossier de sécurité avec moins de deux accidents par million de milles parcourus. Nous ne pouvons toutefois pas nous reposer sur nos lauriers. Nous continuons donc d'investir, de travailler en collaboration avec les collectivités et de mettre en œuvre de nouvelles technologies, de nouvelles règles et de nouveaux dispositifs afin d'améliorer sans cesse la sécurité.

Je vais maintenant vous parler du corridor nordique. Je pourrai aussi bien sûr vous en dire plus long à ce sujet en répondant à vos questions. Je vais reprendre à mon compte les cinq avantages énoncés par l'excellent Jack Mintz lors de son témoignage devant votre comité.

Je conviens d'abord avec lui que les coûts et le fardeau administratif liés à la réglementation nuisent au développement économique de notre pays. Les efforts de déréglementation ont toujours été à l'origine des succès obtenus dans le secteur ferroviaire, tant au Canada qu'aux États-Unis. Dès 1961, on reconnaissait qu'il était nécessaire de déréglementer davantage le secteur ferroviaire. Il y a 22 ans, le gouvernement du Canada a privatisé le CN. À cette époque, le ratio d'exploitation du CN était supérieur à 100. L'entreprise dépensait plus d'argent qu'elle n'en gagnait et ne pouvait donc pas se permettre d'investir de façon significative dans son infrastructure.

On the day that CN was listed on the New York Stock Exchange, the government pocketed $1 billion. Since that time, CN alone has paid about $1 billion per year in taxes. With a market cap of some $68 billion, they have created tremendous value for their shareholders, their employees and their pensioners.

Le jour où le CN a été inscrit à la bourse de New York, le gouvernement a empoché 1 milliard de dollars. Depuis, le CN paie à lui seul environ 1 milliard de dollars par année en impôt. Avec une capitalisation de quelque 68 milliards de dollars, le CN a pris une très grande valeur au bénéfice de ses actionnaires, de ses employés et de ses pensionnés.

Today their operating ratio is 55. They are the leader in North America, thanks to the re-engineering done by E. Hunter Harrison, an approach he has brought to CP, which is now a very close second. All railways have benefited from the government policies created by successive governments and by successive parties that moved away from a regulated structure toward a commercial approach. Short lines were created, and we are seeing many of them flourish, even if there is more that needs to be done to help them.

Le ratio d'exploitation du CN s'établit aujourd'hui à 55. Le CN est devenu la plus grande entreprise ferroviaire en Amérique du Nord grâce à la réingénierie menée par E. Hunter Harrison, une approche dont il a fait profiter également le CP qui s'approche maintenant au deuxième rang. Toutes les entreprises ferroviaires ont bénéficié des politiques gouvernementales mises en œuvre par les gouvernements et les partis qui se sont succédé au pouvoir pour s'éloigner d'une structure réglementée à la faveur d'une approche commerciale. Des réseaux d'intérêt local ont été créés, et nous voyons bon nombre d'entre eux prendre de l'expansion, même s'il faudrait en faire davantage pour les appuyer.

Two, the second benefit outlined by Dr. Mintz was the need for market diversification. I would say railways already reflect this: 18 per cent of our traffic is domestic: 28 per cent is to export west, 31 per cent export south and 6 per cent to the east. I expect the east to grow with our trade agreement with Europe. The rest of it is with the U.S.

Le deuxième avantage souligné par M. Mintz était lié à la nécessité de diversifier les marchés. Je dirais que l'on peut déjà constater une telle diversification au sein de notre secteur ferroviaire : 18 p. 100 de nos déplacements se font pour le commerce intérieur; 28 p. 100 pour les exportations vers l'Ouest; 31 p. 100 vers le Sud; et 6 p. 100 vers l'Est. Il devrait y avoir une croissance des exportations vers l'Est avec la signature de notre entente commerciale avec l'Europe. Le reste est à destination des États-Unis.

Rail traffic destined for export has increased by 26 per cent since 2002, and imports have increased by more than 60 per cent. This need for market diversification is probably more applicable to pipelines.

La circulation ferroviaire à destination des marchés d'exportation a augmenté de 26 p. 100 depuis 2002 alors que la hausse a été de plus de 60 p. 100 du côté des importations. Ce besoin de diversifier les marchés est donc sans doute davantage applicable aux oléoducs.

Three, we need to maintain and enhance our bargaining power with the U.S. Again, this is probably more applicable to pipelines.

Troisièmement, nous devons maintenir et améliorer notre pouvoir de négociation avec les États-Unis. Encore là, c'est sans doute mieux applicable à la situation des pipelines.

Four, connecting people from the North to the rest of Canada. As you can see with this map, we are doing that now in Alberta, Manitoba and Quebec. We even have rail operations in B.C. connecting to Yukon, but there are important decisions that need to be made as to the support government provides to some of these operations.

Quatrièmement, il faut que les gens du Nord soient reliés au reste du Canada. Comme vous pouvez le voir sur cette carte, c'est ce que nous faisons actuellement en Alberta, au Manitoba et au Québec. Nous avons même du transport ferroviaire à partir de la Colombie-Britannique jusqu'au Yukon, mais il y a d'importantes décisions à prendre quant au soutien que le gouvernement doit offrir à certaines de ces activités.

His final argument was that we must coexist with our urban populations. It can be tempting to suggest that if we build a northern route we can divert all the hazardous commodities away from cities. I'm not suggesting that is the proposal of this committee, but I have heard this in the past, even from former transport ministers.

M. Mintz faisait valoir en dernier lieu qu'il nous fallait arriver à coexister avec nos populations urbaines. Il peut être tentant de laisser entendre que la construction d'un corridor nordique nous permettrait d'éloigner des villes toutes les marchandises dangereuses. Je ne suis pas en train de dire que c'est ce que propose votre comité, mais j'ai déjà entendu des arguments semblables, même de la bouche d'anciens ministres des Transports.

But this is just not the reality. The reason we have these commodities is because people use propane for their barbecues. I worked in the chemical industry. Manufacturing plants use and

Mais ce n'est tout simplement pas réaliste. Si ces marchandises transitent à proximité de nos villes, c'est parce que, par exemple, les gens utilisent du propane pour leur barbecue. J'ai travaillé

produce hazardous commodities as part of their operations. Many of those operations are in the South. Cities use chlorine for their water supplies, and if not moved by rail, these goods will travel by truck.

dans l'industrie chimique et je peux vous dire que les usines de fabrication utilisent et produisent des matières dangereuses dans le cadre de leurs opérations. Bon nombre de ces activités ont cours dans le sud du pays. Les grandes villes mettent du chlore dans leur eau potable, et si on n'utilise pas les chemins de fer pour le transport de ces marchandises, elles devront être acheminées par camion.

A northern corridor is worth considering for the future. I hope the work that you are doing now will help pave the way for future transportation links that will further enable the global competitiveness of Canadian producers and manufacturers. Thank you very much for your time.

L'idée d'un corridor nordique est à considérer pour l'avenir. J'ose espérer que le travail que vous effectuez contribuera à paver la voie vers de nouveaux liens de transport qui permettront aux producteurs et aux manufacturiers canadiens de mieux soutenir la concurrence sur les marchés mondiaux. Merci beaucoup du temps que vous m'avez consacré.

Senator Tannas: Thank you. Our job as legislators is to look at today; however, nobody will thank us if we missed something 50 years down the road that should have been started today. Fifty years from now, Canada will have twice the activity economically, twice the population, presumably much more up North. What's your view and your industry's view with respect to railway capacity that would be required if everything doubled? Hopefully we get better, more efficient and more in demand around the world. Let's start with double capacity.

Le sénateur Tannas : Merci. Dans notre rôle de législateurs, nous devons nous intéresser à la situation actuelle, mais nous risquons d'être pris à partie dans 50 ans d'ici si nous négligeons de prendre dès maintenant des mesures qui ne peuvent plus attendre. Dans 50 ans, l'activité économique et la population canadienne auront doublé et seront sans doute beaucoup plus présentes dans le Nord. Quel est votre point de vue et celui de votre industrie quant à la capacité ferroviaire qui sera nécessaire si la demande double de cette manière? Il faut espérer que nos entreprises deviendront plus efficientes et davantage en demande partout dans le monde, mais parlons d'abord de cette capacité qu'il faudrait doubler.

Does that make the case for starting to look at a fresh new corridor now? Are you satisfied that even with doubling capacity we can rely on existing corridors? Can we continue to expand those to go to where they go now?

Sommes-nous justifiés dans ce contexte de commencer dès maintenant à envisager l'ouverture d'un nouveau corridor? Croyez-vous qu'il soit possible de doubler notre capacité en nous limitant aux corridors existants? Pouvons-nous poursuivre avec ces corridors pour desservir les mêmes destinations?

Mr. Bourque: Thank you. First of all I want to say that Ruth did a great job of answering the question. I wish I had spoken to her in advance because then I could take credit for having briefed her properly.

M. Bourque : Merci. Je dois d'abord dire que Ruth a très bien répondu à cette question. Si j'avais discuté avec elle à l'avance, j'aurais pu me vanter de l'avoir bien renseignée.

The truth is that most of the track in this country is single track, and there is lots of room to double-track and triple-track those corridors. As to the railway companies, one of the reasons I mentioned their success is the fact is that they — and I'm speaking from a railway perspective, obviously — are successful, financially successful, enjoy tremendous investor confidence and have the ability to invest where they see business. And the way they operate is to take a very deep and detailed look at their customer demand and opportunities. That's the business they're in, and they will make those investments. You've seen in the chart that I showed just how much investment they've put in.

Le fait est que la plupart des voies ferrées au Canada sont des voies simples et que leurs emprises permettraient facilement de les doubler, voire de les tripler. Si les entreprises ferroviaires ont remporté autant de succès du point de vue financier — et il est bien évident que je parle en leur nom — au point de se gagner la confiance des investisseurs et de pouvoir exploiter les possibilités d'affaires qui s'offrent à elles, c'est notamment grâce à une analyse très approfondie de la demande de leurs clients et des débouchés qui s'ensuivent. C'est leur domaine d'affaires, et elles ne vont pas hésiter à consentir les investissements nécessaires. Vous avez d'ailleurs pu voir dans le tableau que je vous ai montré dans quelle mesure elles sont prêtes à investir.

My feeling is that I can say with confidence that they have the ability to make those investments to grow with the economy, whether it doubles or triples in the years ahead.

Je peux vous dire avec certitude que les chemins de fer ont la capacité de faire ces investissements pour croître au même rythme que l'économie, même si cette croissance devait doubler ou tripler.

But on the other point that Ruth made, which I think is really worth considering, perhaps where I'm going to head today is to urge you to not be stuck on the idea of a northern corridor but on how you can help transportation and the supply chain. One of those keys is the first and last mile.

So, for example, today a short line originates 20 per cent of all rail traffic, and if a short line doesn't have the heavy gauge steel on their rail lines that allows them to fill railcars to capacity — and today this is the case in some areas where you might have 80 per cent of the capacity that they can use because of their physical rail line infrastructure — then those cars are moved on to the Class 1 network with a deficiency of 20 per cent. Another example would be grain cars. Currently, the maximum revenue entitlement is a discouragement to investment in the grain supply chain, including in the purchase of new grain cars. New grain cars are at least 20 per cent more productive than existing grain cars. They can carry more. They're not as long. You can put more of them on a train. Because there's a lack of incentive, we're not seeing as many of these new cars, and we're losing capacity there.

There are a lot of small pieces, many of them related to the regulatory framework. Again, we've had the benefit of a long-standing commercial framework over many years. There are still some holdouts, like the maximum revenue entitlement, and we argued and presented independent studies to the Canada Transportation Act review that showed that this is an area that needs to be modernized in order to free up investment.

So there are areas in the first and last mile and in existing policy where this committee could help to encourage government which will help the overall supply chain and the capacity of the supply chain now.

Senator Tannas: If we persisted and said, "Okay, northern corridor for pipelines; the need of the day is pipelines," we should not reserve any land? We should recommend no land for railways? Would that be fair?

Mr. Bourque: From the way I look at it, yes you're right, and this is why I ended my comments with encouraging words, because, if we're to look out 50 or 75 years, do we need more capacity? Will we need more rail relocation in some areas? The answer is that, probably, we will, but in the meantime, getting there, there's a lot of work that we have to do and that we can do to improve the system now.

I've distributed a better map so that you can see, because I agree with Ruth that the map that was in the study done by the University of Alberta was not very clear as to exactly where this would go, and this has led to a little bit of confusion about how north it is. But if you look at, for example, the rail line that goes

Cependant, comme Ruth l'a dit, et je pense qu'il est important d'en tenir compte, il ne faut pas être obnubilé par cette idée d'un corridor du Nord. Il faut plutôt trouver des moyens d'aider le secteur des transports et la chaîne d'approvisionnement. On doit notamment accorder une grande importance à la première et la dernière partie de la chaîne d'approvisionnement.

Par exemple, aujourd'hui, les CFIL représentent 20 p. 100 du trafic ferroviaire, et si leurs rails ne sont pas construits en acier robuste pour leur permettre de charger les wagons au maximum de leur capacité — dans certains secteurs, il arrive qu'on utilise seulement 80 p. 100 de la capacité en raison des infrastructures ferroviaires — par conséquent, ces wagons sont déplacés sur un réseau de catégorie 1 avec un manque à gagner de 20 p. 100. Il en va de même pour les wagons de grain. À l'heure actuelle, le revenu admissible maximal décourage les investissements dans la chaîne d'approvisionnement des grains, y compris dans l'achat de nouveaux wagons de grain. Les nouveaux wagons sont au moins 20 p. 100 plus efficaces que les wagons actuels. Ils peuvent transporter davantage de grains. Ils ne sont pas aussi longs. On peut en atteler un plus grand nombre. Cependant, comme il n'y a rien pour encourager l'investissement dans l'achat de ces wagons, on n'en voit pas beaucoup, et on se trouve à perdre de la capacité.

Il y a de nombreux éléments, dont plusieurs sont liés au cadre réglementaire. Encore une fois, nous avons la chance d'avoir un cadre commercial qui dure depuis longtemps. Il renferme néanmoins quelques lacunes, dont le revenu admissible maximal, et nous avons présenté des études indépendantes dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada qui démontraient qu'il s'agissait d'un secteur ayant besoin d'être modernisé pour stimuler l'investissement.

Vous pourriez donc faire un tas de choses aux points de départ et d'arrivée des chaînes d'approvisionnement et dans les politiques existantes pour encourager les investissements, ce qui contribuera à l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et à sa capacité.

Le sénateur Tannas : Si on s'entête et on se dit qu'il faut à tout prix un corridor du Nord pour les pipelines, ne devrait-on pas mettre de côté des terrains à cet effet? Ne devrait-on pas recommander des emprises ferroviaires? Qu'en est-il exactement?

M. Bourque : Personnellement, je crois que oui, vous avez raison, et c'est pourquoi j'ai terminé sur une note encourageante, parce que si on songe à l'avenir, il faut se demander : aura-t-on besoin d'une plus grande capacité dans 50 ou 75 ans? Devra-t-on réinstaller des lignes de chemin de fer dans certaines régions? La réponse est oui, probablement, mais il y a beaucoup de choses que l'on peut et que l'on doit faire entre-temps pour améliorer le réseau.

Je vous ai distribué une meilleure carte illustrative car, comme Ruth l'a indiqué, la carte qui figurait dans l'étude réalisée par l'Université de l'Alberta n'était pas très claire, et cela a suscité une certaine confusion quant à l'emplacement. Mais si on prend, par exemple, la ligne ferroviaire qui dessert Churchill, j'ai vérifié sur le

to Churchill, I checked CN's website. They have all of their weekly grain movements on their website. The most recent week that they are reporting, which is the week before last, there was not a single —

Senator Tannas: The port is closed.

Mr. Bourque: Right. That's where I was going. So there is no shipment on that rail line. Maybe it doesn't make sense to do that today, but I would urge the committee to look at how we can protect these vital corridors so that they can be reopened in the future because that is part of the solution of a northern corridor.

The same thing applies to short-line operations. Today, in our membership, we have a number of short-line operators that are threatened because the lack of traffic on their lines means that they don't have enough revenue to keep them going. If we lose that land, as we've seen in the past, there's a process for this. The land is given over, and, ultimately, it can be in the hands of developers. We find that all of a sudden that corridor is gone, and you're not going to get it back if people are using it for bikes and houses and other things.

There is a very important role in the first mile, last mile and in some of these more remote areas — and you can see them on the map — to make sure that we preserve those corridors. I think that that's a very worthwhile discussion that would take us a long way toward a future existing parallel corridor, if you will.

Senator Tannas: Just a quick question around the Port of Vancouver: In the big kahuna of an earthquake and tsunami and the port being taken out that we've all heard about, have you any indication from your clients as to what level of disaster recovery they have or an alternate plan and what it would do to capacity?

Mr. Bourque: That's a good question. These worst-case scenarios are something that I believe all companies have an obligation to look at and do look at. The wonderful thing about the rail network that we have here, as a continental network, is that it's highly resilient and very adaptable. There's no doubt that a large event like that, sort of a black swan event, would have impacts on operations, but we have a number of alternatives because we operate within a continental system that's incredibly flexible, with access to a number of ports.

I would say that from that standpoint we're in good shape, but the ports themselves, again, first mile, last mile, looking at it that way, I know the government has hired somebody — I believe it's Morgan Stanley — to look at the ports and the commercialization of ports. It's my view that this is an area that could benefit from more investment, more private sector management, and I think that, if we do those things, again, we'll build in more resilience to the system.

site web du CN. Tous les mouvements du grain hebdomadaires y sont indiqués. La dernière fois où de l'information a été publiée, c'était il y a deux semaines, et il n'y avait aucun mouvement...

Le sénateur Tannas : Le port est fermé.

M. Bourque : Effectivement. C'est ce que j'allais dire. Il n'y a donc aucun transport sur cette ligne ferroviaire. Ce n'est peut-être pas logique de faire ça aujourd'hui, mais je demanderais au comité de voir comment nous pouvons protéger ces corridors essentiels, de sorte qu'on puisse les rouvrir à l'avenir parce qu'ils font partie de la solution.

Il en va de même pour les CFIL. Aujourd'hui, il y a plusieurs de nos membres, exploitants de compagnies de chemin de fer d'intérêt local, dont l'existence est menacée parce qu'ils ne sont pas assez achalandés et qu'ils ne génèrent pas suffisamment de revenus. Si on devait perdre ces emprises, comme ce fut le cas par le passé, il serait difficile de les récupérer. Ces terrains sont cédés puis, au final, ils se retrouvent entre les mains de promoteurs. Rapidement, on se rend compte que ces corridors n'existent plus et qu'en fait, ils sont perdus à tout jamais, surtout si les gens les utilisent pour aménager des pistes cyclables ou construire des maisons.

Il y a donc un rôle très important à jouer dans le premier et le dernier mille et dans certaines des régions plus éloignées — et vous pouvez les observer sur la carte — pour s'assurer de préserver ces corridors. Je pense que c'est une discussion très utile qui pourrait grandement contribuer à créer un corridor parallèle futur, si vous me permettez.

Le sénateur Tannas : J'aurais une brève question au sujet du port de Vancouver. S'il y avait un important séisme et qu'un tsunami frappait le port, savez-vous dans quelle mesure vos clients ont établi un plan de reprise après sinistre ou un plan de rechange et quelle serait l'incidence sur leur capacité?

M. Bourque : C'est une bonne question. Selon moi, toutes les sociétés sont tenues d'examiner ces scénarios catastrophiques et le font. Ce qui est formidable, c'est que notre réseau ferroviaire, un réseau continental, est très résilient et très flexible. Il est évident qu'un événement aussi grave et imprévisible qu'un tsunami aurait des répercussions sur nos opérations, mais nous avons des solutions de rechange, car nous bénéficions d'un réseau continental extrêmement flexible et nous avons accès à plusieurs ports.

Je dirais que, de ce point de vue, nous sommes en bonne posture, mais pour ce qui est des ports, encore une fois, il faut s'attarder au premier et au dernier mille, et je sais que le gouvernement a embauché quelqu'un — Morgan Stanley, si je ne me trompe pas — pour examiner la situation des ports et la commercialisation des ports. Il faut qu'on investisse davantage dans le secteur et qu'on encourage une plus grande participation du secteur privé. Cela pourrait être très bénéfique pour le secteur et permettrait d'améliorer la résilience du réseau.

The Chair: Any other questions? Senator Smith and then Senator Patterson.

Senator Smith: Thank you very much for being here. You talked about short-haul strengths and weaknesses. You talked about the line up to Churchill as an example. I'm not sure. If you look at these two particular issues, and you had the power to make change or improvement, besides the first and last stops, what would you do? What would be your priority?

Mr. Bourque: Two things. The first thing would be to continue the work that was supposed to be done in helping short-line operators. Because remember, in the deregulation of the rail system, essentially what happened is that the government allowed CN and CP to abandon lines that were not profitable because they didn't have enough traffic. A lot of small to medium-sized entrepreneur-type folks took over these small to medium-sized operations — many of them are community owned — and the idea was that they would get some help from government so that we could keep those lines open for capacity reasons. If you look at today, one of the reasons I mentioned climate change is that railways are more efficient than trucks. We are much less emitting in terms of greenhouse gases and other emissions. We reduce congestion on roads. We are 100 per cent privately owned, so we pay for our own infrastructure. It creates an uneven playing field because small operators, short lines, are competing with trucks, which are subsidized by virtue of the fact that they travel on public roads.

Coming back to the original idea of deregulation, there was supposed to be more help for short-line railways. Under the Building Canada type of programs, railways have received 0.08 per cent of funding. We are eligible for that funding, but we don't get it because of the filter that is required where municipalities must promote a project. So if you're a municipality, you're going to promote the things that you need, such as water works and community centres and hockey arenas and other things that people vote you in for. The railways will never make the list. So this is something we're working on. We could use support for the understanding of the importance of short lines in terms of their first mile, last mile role and also their ability to add capacity to the system over time by virtue of the fact they have these corridors.

The second issue would be around railway-roadway crossings. Currently we hear a lot of about railway safety. People are concerned about railway safety. Currently 91 per cent of fatalities are at crossings or trespassing. Trespassing includes kids walking home late at night with their earbuds in their ears, walking on the tracks, ATVs, snowmobiles, you name it. Crossings are where people drive through. Transport Canada will tell you they've seen video of people driving around the barriers because someone is late for a soccer game or their ice cream is melting.

Le président : Y a-t-il d'autres questions? Sénateur Smith, suivi du sénateur Patterson.

Le sénateur Smith : Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Vous avez parlé des forces et des faiblesses des CFIL. Vous avez donné en exemple la ligne qui dessert Churchill. Je ne suis pas sûr. Si vous prenez ces deux questions, et si vous aviez la possibilité d'apporter des changements ou des améliorations au réseau, mis à part le premier et le dernier mille, que feriez-vous? Quelle serait votre priorité?

M. Bourque : Deux choses. La première chose serait de poursuivre le travail qui était censé aider les exploitants de CFIL. Souvenez-vous, lorsqu'on a déréglementé le réseau ferroviaire, le gouvernement avait permis au CN et au CP d'abandonner les lignes qui n'étaient pas rentables en raison d'un manque d'achalandage. Un grand nombre de petites et moyennes entreprises ont racheté ces lignes — la plupart appartiennent aux collectivités —, et l'idée était qu'elles puissent obtenir de l'aide du gouvernement pour pouvoir les maintenir pour des raisons de capacité. Aujourd'hui, si j'ai évoqué la question des changements climatiques, c'est parce que le transport ferroviaire est bien plus efficace que le transport routier. Nous émettons beaucoup moins d'émissions de gaz à effet de serre et d'autres émissions. Nous réduisons la congestion routière. Nous sommes un secteur entièrement privé, alors nous payons pour nos propres infrastructures. Cela crée donc des inégalités, car les petits exploitants de CFIL livrent concurrence aux camions. Or, les camions sont en quelque sorte subventionnés, étant donné qu'ils empruntent des routes publiques.

Pour revenir au concept initial de déréglementation, il était censé y avoir une aide supplémentaire pour les CFIL. En vertu du Fonds Chantiers Canada, les chemins de fer ont obtenu 0,08 p. 100 du financement. Pourtant, nous sommes admissibles à ce financement, mais nous sommes désavantagés à cause de certains critères. Les municipalités font la promotion de toutes les choses dont elles ont besoin, que ce soit des réseaux d'aqueduc, des centres communautaires, des arénas de hockey ou d'autres choses pour lesquelles les gens votent. Mais ce n'est pas le cas des chemins de fer. Nous travaillons donc là-dessus. Nous avons besoin d'appui pour comprendre l'importance du rôle des CFIL dans le premier et le dernier mille et aussi la possibilité d'accroître la capacité du réseau au fil du temps grâce à ces corridors.

La deuxième question concerne les passages à niveau. À l'heure actuelle, on entend beaucoup parler de la sécurité ferroviaire. Les gens sont préoccupés par la sécurité ferroviaire. Actuellement, 91 p. 100 des accidents mortels surviennent aux passages à niveau ou lors d'intrusions sur les emprises ferroviaires. Il peut s'agir de jeunes qui marchent sur les voies ferrées tard le soir, avec des écouteurs sur les oreilles, de VTT, de motoneiges, et j'en passe. Dans le cas des collisions aux passages à niveau, les gens traversent la voie ferrée même si les barrières sont baissées. Transports Canada pourrait vous confirmer le nombre de

We have to look at those crossings and realize that our rail infrastructure now is like the highway. Not everyone gets to cross the highway or walk on it, and we need to protect these crossings in a better way.

The government has regulated crossings, and that's a burden on industry and cities to pay for enhanced crossings. Municipalities could use help with building bridges and consolidating so that we can close crossings. We look at it from a trade infrastructure standpoint, which is what the government did in the Vancouver gateway case. Look at a corridor, close some crossings and grade-separate many of them. Yes, this is an infrastructure spend, but it has tremendous benefits to the community, including better quality of life for residents, and to the railways and the economy for being able to move traffic. We should be focusing on helping short lines, protecting crossings, and putting more infrastructure dollars into crossings.

Senator Smith: Qualification for infrastructure money.

Mr. Bourque: We need a special program for short lines because we have seen historically that they do not benefit from competition with other projects. There is a program for grade crossing infrastructure. Minister Garneau has increased the funding to that program, and he also did a really good thing which we had been asking for for years. The regulation for grade crossings is federal, but each province mirrors that legislation. They actually outsource the inspections often to Transport Canada.

In the previous regime, provincially regulated short lines — which are short lines that only operate within a province — were not eligible for federal funding, yet it was federal rules they had to comply with. Minister Garneau fixed that. We appreciate that. He added more money to that envelope, but it needs substantially more funds. Now that $10.1 billion has been allocated to transportation infrastructure, this is something that would help every community. It's a coast-to-coast kind of thing. Municipalities are struggling with meeting the grade crossing regulations because of the costs those impose. In many cases, municipalities have grown, have a lot more traffic, and could use a bridge or a tunnel to be able to help their local economy and increase safety at those crossings.

Senator Smith: Indigenous populations are entrepreneurs. What type of interaction do you have with these people? Do we look at having a corridor running between that sixtieth or fiftieth parallel, the boreal forest, and look at where your short

personnes qu'il a vu sur vidéo contourner les barrières, soit parce qu'ils étaient en retard à un match de soccer ou parce que leur crème glacée était en train de fondre.

Nous devons examiner ces passages à niveau et réaliser que notre infrastructure ferroviaire se compare à une autoroute. Ce n'est pas n'importe qui qui peut marcher sur l'autoroute ou la traverser, et nous devons mieux protéger ces infrastructures.

Le gouvernement a réglementé les passages à niveau, et c'est un fardeau pour l'industrie et les municipalités qui doivent payer pour les améliorer. Les municipalités ont besoin d'aide pour construire des ponts afin de fermer les passages à niveau. Nous devons voir cela dans le contexte des infrastructures commerciales, comme le gouvernement l'a fait dans le cas de la porte d'entrée de Vancouver. Il a pris un corridor, a fermé certains passages à niveau puis a séparé bon nombre d'entre eux. Naturellement, cette initiative entraîne des dépenses en infrastructures, mais elle offre d'énormes avantages à la collectivité, y compris une meilleure qualité de vie pour les résidants, aide les sociétés ferroviaires et contribue à l'économie, grâce à une circulation plus fluide. Nous devrions aider les CFIL, protéger les passages à niveau et investir plus d'argent consacré aux infrastructures dans les passages à niveau.

Le sénateur Smith : Les rendre admissibles au financement destiné aux infrastructures.

M. Bourque : Nous avons besoin d'un programme particulier pour les CFIL parce qu'ils ont toujours été désavantagés par rapport à d'autres projets. Il existe un programme pour l'infrastructure des passages à niveau. Le ministre Garneau a accru le financement à cet effet, et il a pris une mesure que nous réclamions depuis des années. La réglementation des passages à niveau est désormais fédérale, mais toutes les provinces ont adopté une réglementation semblable. En fait, on confie souvent les inspections à Transports Canada.

Dans le cadre du régime précédent, les CFIL de compétence fédérale — exploités et réglementés uniquement au sein d'une province — n'étaient pas admissibles au financement fédéral, même s'ils devaient se conformer aux règles fédérales. Le ministre Garneau y a remédié. Nous en sommes très heureux. Il a décidé d'y allouer davantage de fonds; n'empêche qu'on a besoin de beaucoup plus d'argent. Maintenant qu'une somme de 10,1 milliards de dollars a été affectée aux infrastructures de transport, c'est quelque chose qui permettrait d'aider toutes les collectivités. C'est d'un océan à l'autre. Les municipalités ont du mal à se conformer au Règlement sur les passages à niveau en raison des coûts élevés que cela représente. Dans bien des cas, les municipalités se sont développées, et la circulation est plus dense. Par conséquent, elles pourraient construire un pont ou un tunnel pour aider leur économie locale et accroître la sécurité aux passages à niveau.

Le sénateur Smith : Les Autochtones sont des entrepreneurs. Quel type d'interaction y a-t-il entre vous et ces gens? Envisage-t-on d'établir un corridor au soixantième ou au cinquantième parallèle, dans la forêt boréale, en tenant compte de

lines are running? What type of involvement does the railway association or railways in particular have with indigenous populations, entrepreneurs et cetera with regard to short-haul? It looks like that could be a potential opportunity.

Mr. Bourque: Thank you for that question. We have a great many entrepreneurs in the rail supply industry who are members in our association. We have a couple of railways owned by First Nations. There is the Tshiuetin railway in northern Quebec which moves both freight and passenger.

Senator Smith: Is that up to Schefferville?

Mr. Bourque: Yes, and there is also the Keewatin Railway Company in Manitoba. There is First Nations involvement in a rail line that our members are trying to get going on Vancouver Island from Victoria to Courtenay, and that is owned by First Nations. It would be a VIA service that would be operated by one of our short-line members, SRY. I ask this question often with our membership. There have been significant efforts to employ indigenous peoples. We've had some success with that. In the past, we had a conductor training program at the railway association. In the past we worked with government to train First Nations populations in conductor training.

Senator Smith: Do you have any numbers?

Mr. Bourque: I don't have overall numbers of what that population makes up in the industry, but I know there is an ongoing effort. I know that CN also had a student internship dedicated toward indigenous populations, so there is an effort. There is a natural synergy. We have operators and entrepreneurs on the supply side. Any ideas to increase it, we're always open to listening.

Senator Smith: If you look at the number of your members who are short-haul carriers, what is their financial position? What do they need to do to be able to compete, besides improving crossings and getting heavier steel rail?

Mr. Bourque: It really is the infrastructure piece that is missing. Class 1 railways typically invest about 20 per cent of their revenues back into their infrastructure, which is a significant amount of money. Many business people around the table know that 20 per cent is a heck of a lot. I don't think any other industry meets that.

For short lines, it's about 12 per cent, and so they're able to invest to stay safe and to keep running. This is where they really see that trucking has the advantage because they do not have to make those investments. They can invest with that extra money in other innovative services that short lines would have a hard time competing with. It comes down to the infrastructure and the regulatory framework, as I mentioned. We have had a lot of new safety regulation. We're not pushing back on that, but the

l'emplacement des CFIL? Quel genre de rapport l'Association des chemins de fer ou les compagnies de chemins de fer en particulier entretiennent-ils avec les populations autochtones, les entrepreneurs, et cetera, à l'égard des lignes ferroviaires de courte distance? Il pourrait s'agir d'une avenue intéressante.

M. Bourque : Je vous remercie pour votre question. Il y a un grand nombre d'entrepreneurs au sein de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire qui sont membres de notre association. Nous avons quelques compagnies de chemin de fer qui appartiennent à des Premières Nations. Par exemple, dans le nord du Québec, on trouve Transport Ferroviaire Tshiuetin, qui transporte des passagers et des marchandises.

Le sénateur Smith : Jusqu'à Schefferville?

M. Bourque : Oui, et il y a aussi la Keewatin Railway Company, au Manitoba. Les Premières Nations participent à l'établissement d'une ligne ferroviaire que nos membres tentent de mettre en place sur l'île de Vancouver, plus précisément de Victoria à Courtenay, et cela appartient à des Premières Nations. C'est le service de VIA Rail qui serait exploité par nos l'un de nos membres, SRY. Je pose souvent cette question à nos membres. On a déployé beaucoup d'efforts pour embaucher des Autochtones. On a connu un certain succès de ce côté. Par le passé, nous avions un programme de formation de chef de train offert à l'Association des chemins de fer. Nous avons également collaboré avec le gouvernement pour offrir cette formation aux Premières Nations.

Le sénateur Smith : Avez-vous des chiffres à nous donner?

M. Bourque : Je n'ai pas de chiffres par rapport à leur proportion dans l'industrie, mais je sais qu'on déploie des efforts constants à cet égard. Je sais que le CN avait également un programme de stage pour les étudiants autochtones. Il y a une synergie naturelle. Nous avons des exploitants et des entrepreneurs du côté de l'approvisionnement. Nous sommes ouverts à toutes les idées permettant d'accroître leur participation.

Le sénateur Smith : Si on regarde vos membres qui sont des transporteurs sur courtes distances, quelle est leur situation financière? De quoi ont-ils besoin pour être en mesure de soutenir la concurrence, outre l'amélioration des passages à niveau et l'installation de rails d'acier plus lourds?

M. Bourque : C'est vraiment l'infrastructure qui manque. Les compagnies de chemin de fer de catégorie 1 investissent habituellement 20 p. 100 de leurs revenus dans l'infrastructure, ce qui représente une somme considérable. Les gens d'affaires autour de cette table savent que 20 p. 100, c'est énorme. Je ne crois pas qu'il y ait d'autres industries qui en fassent autant.

Dans le cas des CFIL, on parle d'environ 12 p. 100. Ils investissent pour demeurer sécuritaires et continuer de fonctionner. C'est là où le secteur du camionnage a un avantage, parce qu'il n'a pas à faire ces investissements. Ils peuvent donc investir cet argent dans d'autres services novateurs, ce qui est difficile à faire pour les CFIL. Cela se résume donc à l'infrastructure et au cadre réglementaire, comme je l'ai indiqué. Il y a eu beaucoup de nouveaux règlements en matière de sécurité.

government needs to recognize that it comes with a cost. The estimated cost to industry for the grade crossing regulations was somewhere between $500 million and $700 million. Much of that would be borne by short lines that are in the hinterlands. There would be various expenditures with a lot of sight lines that weren't up to code and so on.

On ne les conteste pas, mais le gouvernement doit néanmoins reconnaître que cela a un coût. On a estimé que l'application du Règlement sur les passages à niveau va entraîner des coûts de l'ordre de 500 à 700 millions de dollars pour l'industrie. Une grande partie sera assumée par les CFIL qui se situent dans des régions éloignées. Les nombreuses lignes de visibilité qui ne sont pas conformes aux normes et ainsi de suite engendrent diverses dépenses.

Senator Smith: They get cut off from carrying the big carriers' freight, like CN and CP, because they don't qualify in meeting the regulations.

Le sénateur Smith : Ils se font couper l'herbe sous le pied par les grandes sociétés, comme le CN et le CP, pour ce qui est du transport des marchandises, parce qu'ils ne réussissent pas à se conformer à la réglementation.

Mr. Bourque: That's what would happen if they can't afford to maintain their track to the standard of the regulation — they can't operate.

M. Bourque : C'est ce qui va arriver s'ils n'ont pas les moyens d'entretenir leurs voies ferrées conformément aux normes — ils devront cesser leurs activités.

Senator Smith: What is their capacity utilization for the short-haul versus the major carriers? What is their capacity utilization, if that's a measurement?

Le sénateur Smith : Toujours en ce qui concerne les CFIL, quelle est leur utilisation de la capacité, par rapport aux grandes sociétés? Si cela constitue un indice, qu'en est-il exactement?

Mr. Bourque: They don't measure it quite the same way in terms of an operating ratio, which is a good indicator of your productivity, but I know that Genessee & Wyoming, for example, which operates a number of short lines here, uses a different measure. By that measure, they are very competitive, and they're also very safe. So it's quite a different operation because often short lines will operate on a schedule. They don't have to operate 24 hours a day; they don't have a unionized work force. It's just a very different operating model, which allows them to be flexible.

M. Bourque : Ce n'est pas mesuré de la même façon, en ce qui concerne le ratio d'exploitation, ce qui est un bon indice de la productivité, mais je sais que Genessee & Wyoming, par exemple, qui exploite un certain nombre de CFIL ici, utilise une mesure différente. Grâce à cette mesure, ils sont très concurrentiels et aussi très sécuritaires. Leurs opérations sont différentes, parce que souvent, les CFIL fonctionnent selon un horaire. Ils n'ont pas à fonctionner 24 heures par jour; leurs employés ne sont pas syndiqués. Il s'agit simplement d'un modèle d'exploitation différent, qui leur permet d'être flexibles.

Quite frankly, most of them make money from other services than just moving freight. For example, they are storing cars. There is a community-owned railway in Barrie that was in real dire straits, but, guess what, they made money last year because they're parking a lot of empty oil cars on their property. They've made money from that. Short lines are also doing a variety of industrial switching operations. A plant will outsource the switching on their property to short lines, so they'll make money there. They do construction and so on.

Honnêtement, la plupart d'entre eux ne tirent pas seulement des revenus du transport de marchandises, mais d'autres services, notamment l'entreposage de wagons. À Barrie, une entreprise ferroviaire appartenant à la collectivité connaissait de graves difficultés, mais elle a été rentable l'an dernier grâce aux droits exigés pour le stationnement de wagons-citernes vides sur sa propriété. Elle a fait de l'argent grâce à ces activités. Les chemins de fer d'intérêt local mènent aussi diverses activités de manœuvre sur les voies industrielles, des activités externalisées par les usines. C'est donc une source de revenus; les chemins de fer sont aussi dans le secteur de la construction, et cetera.

Senator Patterson: As a guest to the committee, I appreciate being able to ask a question about the railway to Churchill, which is pretty close to my region of Nunavut. I want to defer to Senator Day on Churchill because he lived there when it was a military base, and I think it was a rocket testing range at that time.

Le sénateur Patterson : Je suis reconnaissant, à titre d'invité au comité, d'avoir l'occasion de poser une question sur le chemin de fer vers Churchill, une collectivité à proximité de ma région, le Nunavut. Pour ce qui est de Churchill, je vais m'en remettre au sénateur Day, parce qu'il y a habité quand la base militaire était ouverte. Je pense qu'il y avait à l'époque une zone d'essai de fusées.

Senator Day: Black Brant Rockets were being tested there.

Le sénateur Day : On y testait les fusées Black Brant.

An Hon. Senator: Are you a rocket scientist?

Une voix : Êtes-vous un spécialiste du domaine?

Senator Day: Oh, yes, amongst other things.

Le sénateur Day : Oh, oui, entre autres.

Senator Patterson: Then it became a major grain port and now has even greater potential with the prospect of an ice-free Arctic, and it has been a major supply route for Nunavut, the central Kivalliq Region of Nunavut.

Just a little background here: Canada upgraded the Port of Churchill at great expense, then sold the rail and the port to a U.S. firm called OmniTRAX, which has now abandoned the port and the line, devastating the community of Churchill. There is some talk of new Aboriginal owners. One of the problems with that line is that it was aggravated by climate change as it goes through muskeg, so there is a limited weight and speed of the rail traffic. Sorry for all of that background, but I thought it might be helpful to the committee.

Is this one of the last-mile links that you're talking about that we need to pay attention to, that have been neglected? Is that an example?

Mr. Bourque: I don't think it's an example, necessarily, of a last mile. It's more an example of a northern corridor. Frankly, I'm happy that I wasn't the minister having to make a decision on this because I know that the company made representations over many years because they knew that they needed funding to keep that line going because there was not enough traffic. You might recall that there was a proposal, at one time, to move crude oil, and they saw that as an opportunity. There was not a lot of support for that. It's just a really tough situation when you're the minister and have to fight for a company that would need funding. Is there a business case? So the attitude typically, in our industry, is that we have a lot of leading men in the industry, but none of them are Kevin Costner. We don't think, "Build it and they will come." You build and invest where there is a business case. I want to be clear about the need for infrastructure funds for those first and last miles because these are instances where they are competing with trucking, and if you look at it just on that basis alone, the United States has had granting and other programs for their short lines because they deregulated, with the Staggers Rail Act, at about the same time that we deregulated here. The difference is that they put programs in to help those short lines build up their infrastructure. We haven't done that. So I don't think that one is an example of a first and last mile. I do think it's a good example of a future northern pathway that we don't want to foreclose on forever because, with climate change, with growing populations, with different patterns of trade, we may well find that we want to rebuild that at some point.

Le sénateur Patterson : Devenue ensuite un important port céréalier, Churchill a maintenant un potentiel encore plus grand, étant donné que l'océan Arctique pourrait être libre de glace. En outre, elle a été une importante route d'approvisionnement pour la région centrale de Kivalliq, au Nunavut.

En guise de contexte, le gouvernement canadien a mis à niveau le port de Churchill à grands frais avant de vendre le chemin de fer et le port à une société américaine appelée OmniTRAX, qui a maintenant abandonné les installations portuaires et la ligne de chemin de fer, ce qui a dévasté la collectivité de Churchill. On discute de la possibilité que de nouveaux propriétaires autochtones en fassent l'acquisition. Un des problèmes de cette ligne de chemin de fer, c'est que son état s'est détérioré en raison de l'incidence des changements climatiques sur le tronçon qui traverse la fondrière de mousse; des limites de poids et de vitesse sont imposées pour le transport ferroviaire. Je suis désolé de cette longue mise en contexte, mais j'ai pensé que cela pourrait être utile au comité.

Est-ce un exemple des tronçons négligés du dernier kilomètre dont vous parlez et auxquels nous devons porter attention?

M. Bourque : Ce n'est pas nécessairement un exemple d'un tronçon du dernier kilomètre. C'est plutôt un exemple d'un corridor nordique. En toute franchise, je suis heureux de ne pas avoir été le ministre chargé de prendre une décision à ce sujet, car je sais que l'entreprise a fait des représentations pendant de nombreuses années. Elle avait besoin de financement pour maintenir l'exploitation de la ligne en raison du volume insuffisant. Vous vous souviendrez peut-être qu'il a été proposé de transporter du pétrole brut, à une certaine époque. C'était perçu comme une occasion, mais l'appui à cet égard était mitigé. Pour un ministre, avoir à se battre pour une entreprise qui aurait besoin de financement est une situation difficile. Est-ce justifié? Dans notre industrie, on considère habituellement qu'elle compte de nombreux acteurs de premier plan. Cela dit, aucun d'entre eux n'est Kevin Costner. Notre position n'est pas de dire : « Construisez-le et ils viendront ». Il faut construire et investir là où c'est rentable. Je tiens à ce qu'il n'y ait aucune ambiguïté quant à la nécessité de consacrer des fonds d'infrastructure aux deux extrémités de ces tronçons, car dans certains cas, nous sommes en concurrence avec le transport par camion. Si vous examinez la question uniquement dans cette perspective, il faut savoir que les États-Unis ont notamment mis en place des programmes de subventions pour leurs chemins de fer d'intérêt local, car ils ont déréglementé l'industrie — par l'intermédiaire de la Staggers Rail Act — à peu près au même moment où nous avons déréglementé la nôtre. La différence, c'est qu'ils ont mis en place des programmes pour aider les chemins de fer d'intérêt local à renforcer leurs infrastructures, ce que nous n'avons pas fait. Donc, je ne pense pas qu'il s'agit d'un exemple du premier au dernier kilomètre. Je suis convaincu qu'il s'agit du parfait exemple d'un éventuel corridor nordique qu'on ne peut continuellement reporter, car nous pourrions très bien constater qu'il faudra

reconstruire ces infrastructures un jour ou l'autre, étant donné les changements climatiques, l'accroissement de la population et les nouvelles tendances du commerce.

Senator Patterson: I was impressed that you're interfacing with Minister Garneau as you described. We're talking about infrastructure deficits. Now, there are billions of dollars in the new government — I call it a new government — the current government's infrastructure plan, double what the previous government had committed.

Le sénateur Patterson : J'ai été impressionné de vos interactions avec le ministre Garneau, comme vous l'avez indiqué. Nous parlons de déficits d'infrastructures. Or, le plan d'infrastructure du nouveau gouvernement, comme j'appelle le gouvernement actuel, représente des milliards de dollars, soit le double du montant engagé par le gouvernement précédent.

I understand that recently a $10 billion pool was carved out of Infrastructure Canada and that ministry and moved to Transport Canada for the purpose of trade and transportation corridors, projects of national significance, which is right in line with what this committee has studied.

Je comprends qu'on a récemment transféré des fonds de 10 milliards de dollars d'Infrastructure Canada à Transports Canada, fonds qui sont destinés aux corridors de commerce et de transport, des projets d'envergure nationale, ce qui correspond à ce que le comité a étudié.

I've heard that the first $400 million of this $10 billion fund may be rolled out in the forthcoming budget.

J'ai entendu dire que les 400 premiers millions de dollars provenant de ce fonds de 10 milliards pourraient être débloqués dans le prochain budget.

I'm just wondering if you're aware of this fund and whether you would see it as being a source of dealing with the very problems and challenges this committee is studying with national corridors.

Je me demande simplement si vous êtes au courant de l'existence de ce fonds et si cela pourrait être selon vous une source de financement pour régler les problèmes et les enjeux sur lesquels le comité se penche dans le cadre de son étude sur les corridors nationaux.

Mr. Bourque: Yes, I'm aware of it. As a matter of fact, I just met this week with senior officials at Infrastructure Canada to talk about how we can try to be more successful in acquiring some of those funds for programs that would help our industry, again, in particular, around crossing infrastructure, which doesn't necessarily flow to railways but would flow primarily to municipalities, and also dedicated to short-line operators. I do think that, in the short to medium term, this is where we are going to see a lot of — At least there is a lot of potential to help to shore up some of the issues that we've seen in the overall supply chain these past few years and that we would see if we had all of the business segments on the positive side. You have to keep in mind that it's a supply chain; it's a system. With respect to grain movement, it is a system that requires everybody to work collaboratively together, and we heard about the switching problem at the port this morning. It's an example that it doesn't matter how many cars and our order fulfillment record, which, right now, is excellent. If you get it to the port and there is a problem there, you can't move the product. It is a team sport, and we need to collaborate and work together and put those investments into places that will help that.

M. Bourque : Oui, je suis au courant. En fait, j'ai rencontré cette semaine des cadres supérieurs d'Infrastructure Canada pour discuter des mesures à prendre pour accroître nos chances d'obtenir une partie de ces fonds pour des programmes qui pourraient aider notre industrie. Il s'agit encore une fois, en particulier, des fonds destinés aux infrastructures de passage à niveau. Ces fonds ne sont pas nécessairement versés aux sociétés de chemin de fer; ils vont surtout aux municipalités et aux exploitants de chemins de fer d'intérêt local. Je suis convaincu qu'il y aura là beaucoup d'investissements à court et à moyen terme. Je dirais à tout le moins que cela pourrait considérablement aider à atténuer les problèmes que nous avons constatés dans la chaîne d'approvisionnement ces dernières années. Ce serait possible si tous les segments d'activité étaient en bonne posture. Il faut se rappeler qu'il s'agit d'une chaîne d'approvisionnement; c'est un système. Le secteur du transport du grain est un système qui exige la collaboration de tous, et nous avons entendu parler ce matin des problèmes liés aux manœuvres dans les installations portuaires. Cet exemple démontre que le nombre de wagons et le bilan en matière d'exécution des commandes — qui est excellent, actuellement — n'ont aucune importance. Si vous arrivez au port et qu'il y a des problèmes, vous ne pourrez expédier votre produit. C'est un travail d'équipe; nous devons collaborer, travailler ensemble et faire des investissements nécessaires là où il le faut pour améliorer les choses.

Senator Day: I'm trying to summarize all of the discussion we've had, Mr. Bourque and Ms. Snowden, who was just here.

Le sénateur Day : J'essaie de résumer l'ensemble de la discussion que nous avons eue avec vous, monsieur Bourque, et avec Mme Snowden, qui était ici avant vous.

You want us to focus, quite rightly, I think, on the shorter term and the additions that we can make — double-tracking, skirting cities rather than going through them, et cetera — but we're also trying to think of the Kevin Costner situation of, "If you build it, they will come," and the changes, corn fields to baseball diamonds, the future a long way down the line. Maybe the best we can do is to see if we can get some cooperation between the federal government and provincial governments and to do the study that we're hoping to expand, that the University of Calgary people have done some work on, to build or define a corridor for transportation, communication, oil and gas. Not necessarily build for another 50 years but get the cooperation now so that the rights of way are established, and then, when there is something happening in a particular area in mid-Canada, it will be easier for industry, because industry needs this, to come in and participate in helping to build that transportation link.

Vous voulez — à juste titre, je pense — que nous nous concentrions sur une perspective à court terme et sur les ajouts que nous pouvons faire, comme le dédoublement des voies, la construction de voies d'évitement pour éviter de traverser les villes, et cetera. Toutefois, nous essayons de penser aux changements nécessaires à long terme, ce qui nous ramène en quelque sorte à la situation de Kevin Costner, qui souhaitait faire revenir les joueurs en aménageant un terrain de baseball dans un champ de maïs. La meilleure façon d'y arriver pourrait être d'inciter le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux à collaborer, de mener l'étude que nous souhaitons élargir — pour appuyer les travaux des gens de l'Université de Calgary —, de construire ou de définir un corridor pour les transports, les communications et le secteur pétrolier et gazier. On ne parle pas nécessairement de construire pour les 50 prochaines années, mais plutôt de favoriser la collaboration afin d'établir des droits de passage. Ensuite, si quelque chose était proposé dans une région précise au centre du Canada, l'industrie, pour laquelle cela est indispensable, pourrait entrer en scène et participer à la construction de ce réseau de transport.

The point that you made about losing rights-of-way when CN and CP divested of a lot of their shorter lines because they're big organizations and weren't able to make the lines profitable — for example, my province of New Brunswick has been able to do quite well, and then they picked up the Quebec-Maine Northern line. That was an old CP line, and the right-of-way was preserved. Other lines have not been preserved.

Vous avez soulevé un point sur la perte des droits de passage lorsque le CN et le CP se sont dessaisis de nombreux chemins de fer d'intérêt local; ce sont d'importantes sociétés qui n'ont pu assurer la rentabilité de ces lignes. À titre d'exemple, ma province, le Nouveau-Brunswick, s'est très bien tirée d'affaire. Elle a ensuite récupéré l'emprise ferroviaire de la Québec-Maine Northern Railway. C'était une ancienne ligne du CP; le droit de passage a été maintenu, ce qui n'a pas été le cas pour d'autres lignes.

Instead of talking about building new port facilities in the East, up in Labrador, maybe we should be taking a look at the under-capacity in Halifax and the under-capacity in Saint John, because there is a huge under-capacity there. With the new trade agreement with Europe and the huge population in the United States, that's why the refinery in Saint John was prepared to double its capacity if they had supply. All I see now is railcar after railcar of oil going onto rail lines.

Plutôt que de parler de la construction de nouvelles installations portuaires dans l'Est, au Labrador, nous devrions peut-être nous pencher sur la sous-capacité — considérable — des ports d'Halifax et de Saint John. La raffinerie de Saint John s'est préparée à doubler sa capacité pour répondre à la demande associée au nouvel accord commercial avec l'Europe et à l'énorme population des États-Unis. Actuellement, la seule chose que je vois sur les chemins de fer, c'est une longue série de wagons-citernes remplis de pétrole.

That's not a question. That's a comment that has flowed from a lot of what you have been talking about. There is a short term and a long term here. I welcome you to comment on that or just say thank you.

Ce n'était pas une question. C'était une observation qui découle en grande partie de ce dont vous avez parlé. Il y a là beaucoup d'enjeux à court terme et à long terme. Vous êtes libre de commenter, ou de dire simplement merci.

Mr. Bourque: Yes, well I do appreciate it. By the way, it's my theory that people tend to notice crude-oil cars when they're travelling and don't notice the other ones. They've become part of the landscape. If you see boxcars, you don't notice them. If you see crude-oil cars, you take notice.

M. Bourque : Eh bien, je vous remercie. Je souligne au passage que mon hypothèse, c'est que dans leurs déplacements, les gens ont tendance à remarquer les wagons de pétrole brut, mais qu'ils ne voient pas les autres. Les gens ne remarquent pas les wagons couverts; ils font maintenant partie du paysage. Par contre, on le remarque lorsqu'il s'agit de wagons de pétrole brut.

A couple of years ago, Honda in Alliston, Ontario, announced that they were going to be building an SUV for the European market. The supply chain from Alliston requires that they're put onto CP and moved to the Port of Montreal and then shipped to Europe.

Il y a deux ou trois ans, Honda a annoncé qu'elle allait construire des VUS destinés au marché européen à Alliston, en Ontario. Les acteurs de la chaîne d'approvisionnement d'Alliston exigent que ces véhicules soient transportés par le CP jusqu'au port de Montréal pour ensuite être expédiés en Europe.

If that supply chain was not absolutely excellent, they would not have won the contract to build European vehicles in Canada. So there is the opportunity and the infrastructure, because there is capacity in that infrastructure. Really, there are some first mile, last mile issues. That's why we're more focused on those than on the longer term.

Over the longer term, what I think government can do, with the encouragement of this committee, is to look at instances like OmniTRAX or others where we have a right-of-way, and if there are short-term dollars that need to go to those communities or to an operator somewhere to prevent those lands from being developed and lost forever, then I would say that would be a good use of funds.

The alternate route, you're right, it probably will take a long time to at least map out a route and secure approval from various communities. I don't envy anybody taking on that task, but you have to start somewhere.

I wouldn't see that as a role of the private sector at this point. I would see that as a role of government, so that's why we tend to be more focused on the shorter to medium term.

Senator Day: And cooperation between the provinces and federal government, which is another complexity. Your example of Alliston, Ontario, to Montreal made me think of how government decisions can impact something that was otherwise working quite nicely.

Saint John, New Brunswick, used to have a lot of grain elevators, and CP Rail came down through, because Montreal was only when there wasn't freezing in the river. The federal government decided, in its wisdom, to break the ice to Montreal and Quebec City open year round. That resulted in CP saying that line to Saint John from Montreal is no longer viable, so they abandoned the line. The grain elevators are now gone, and the port is totally underutilized because of a decision by the government.

Those kinds of things we have to think about. The unintended consequences can be quite huge.

Mr. Bourque: Absolutely. It's worth looking at the Canada Transportation Act review. I think Mr. Emerson did an excellent job there.

The other point is that earlier Ruth mentioned inland terminals. There is an inland terminal in B.C. called Ashcroft. I would encourage you to speak to the people who have that terminal. They are looking at how to remove trucks from the road in B.C., which is a huge cause of frustration in terms of congestion

Si cette chaîne d'approvisionnement ne respectait pas parfaitement des normes d'excellence, elle n'aurait pas obtenu le contrat pour la construction au Canada de véhicules destinés au marché européen. Donc, les débouchés découlent de la présence des infrastructures et de la capacité nécessaires. La réalité, c'est qu'il y a des enjeux liés aux premier et dernier kilomètres. Voilà pourquoi nous insistons davantage sur ces aspects que sur les aspects à long terme.

À mon avis, ce que le gouvernement peut faire à long terme, avec l'appui du comité, c'est d'étudier les cas où nous avons un droit de passage, comme le cas d'OmniTRAX et d'autres, et déterminer si un financement à court terme pourrait être offert à ces collectivités ou à des exploitants pour empêcher le développement de ces terres et la perte permanente de ce droit de passage. J'estime que ce serait une bonne utilisation des fonds.

En ce qui concerne un itinéraire de rechange, vous avez raison de dire qu'il faudrait probablement beaucoup de temps pour le définir et pour obtenir l'approbation des diverses collectivités. Je n'envie personne qui voudrait s'attaquer à cette tâche, mais il faut commencer quelque part.

Je ne crois pas que le secteur privé ait pour le moment un rôle à jouer à cet égard. Je dirais que c'est plutôt le rôle du gouvernement. Voilà pourquoi nous avons tendance à être davantage axés sur les enjeux à court et à moyen terme.

Le sénateur Day : À cela s'ajoute la coopération entre les provinces et le gouvernement fédéral, qui est une autre difficulté. Votre exemple du transport entre Alliston, en Ontario, et Montréal me porte à croire que les décisions du gouvernement peuvent avoir une incidence sur des choses qui, autrement, fonctionnent plutôt bien.

On comptait auparavant beaucoup d'élévateurs à grains à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Le réseau ferroviaire du CP s'y rendait, parce que les installations de Montréal n'étaient pas accessibles lorsque le fleuve était gelé. Dans sa grande sagesse, le gouvernement fédéral a décidé de briser la glace pour que les ports de Montréal et de Québec soient ouverts à l'année. Par conséquent, le CP a estimé que la ligne ferroviaire entre Saint John et Montréal n'était plus rentable et l'a abandonnée. Les élévateurs à grains ont disparu; le port est sous-utilisé en raison d'une décision du gouvernement.

Voilà le genre de choses auxquelles nous devons réfléchir. Les conséquences imprévues peuvent être considérables.

M. Bourque : Tout à fait. Il convient d'étudier l'examen de la Loi sur les transports au Canada. Je pense que M. Emerson a fait un excellent travail à cet égard.

L'autre point est lié aux terminaux intérieurs, dont Ruth a parlé plus tôt. En Colombie-Britannique, on trouve un terminal intérieur, le terminal Ashcroft. Je vous encourage à discuter avec les exploitants. Ils cherchent des façons de réduire le nombre de camions sur les routes de la Colombie-Britannique, qui sont la

and so on. They have modelled what can be done there to reduce truck traffic if we use an inland port idea.

There is a lot of growth potential for these inland ports and other areas to put in grain terminals, for example, because currently there is a lot of on-farm storage. If you're storing your grain in the middle of the country and then everybody wants to move it all at once because the price goes up, it is not ideal. We have to figure out ways to have that product either in Asia, where it can be held until the price is high, or at least closer to the port for the same reason.

Senator Day: Who takes the initiative with respect to these inland logistics terminals? Is that the private sector? It's obvious enough, and the benefits are good enough for the private sector, with a little help from the municipality and the province, because of the reduction of truck traffic in downtown Vancouver. Is that how that happens?

Mr. Bourque: As Senator Tkachuk mentioned, it's pretty much private sector people figuring out where there is a need and addressing it, but often there are some barriers, and as an entrepreneur, you're looking for help in one way, shape or form, even if it's just the policy framework that would enable that.

I would encourage you to speak to some of these folks, because it is a really good example. In the short to medium term, there are a lot of things we can do to de-bottleneck the system, including some of these proposals.

Senator Tannas: One quick question, just out of curiosity. We've heard and seen a lot and travelled on high-speed rail, particularly in Europe. Is there such a thing as high-speed freight rail? Is that being done anywhere in the world?

Mr. Bourque: That's a good question. Freight doesn't travel that fast, but we always talk about velocity being the most important thing. You will see that our velocity is up; 26 miles per hour doesn't sound like breakneck speed, but you have to consider that some of these trains now, the average is 100 cars, and there are many upwards of 135 cars. They are more than two miles long and have to move through a lot of communities and pass a lot of crossings. There are about 40,000 crossings in this country. So the ability to go 26 miles an hour is quite a feat.

It's always about trying to increase that velocity. That is your key indicator to your efficiency. If you can move it faster, you turn everything around quicker, the service to your customer is better, and you're better able to compete with a truck. It's a key thing.

source de grandes frustrations, notamment en raison de la congestion routière. Ils ont établi un modèle fondé sur l'idée des ports intérieurs pour réduire la circulation des camions.

Le potentiel de croissance de ces ports intérieurs et d'autres installations, par exemple pour l'aménagement des terminaux à grains, est considérable. Actuellement, l'entreposage se fait beaucoup à la ferme même. Or, si le grain est entreposé au milieu du pays et que tout le monde veut ensuite l'expédier en même temps en raison d'une hausse du prix du grain, ce n'est pas l'idéal. Nous devons trouver des façons d'acheminer le produit soit en Asie, où il peut être entreposé jusqu'à une augmentation des prix, soit l'entreposer plus près du port, à tout le moins, pour la même raison.

Le sénateur Day : Qui prend l'initiative par rapport à ces centres de logistique intérieurs? Est-ce le secteur privé? Cela semble assez évident, car la réduction de la circulation de camions au centre-ville de Vancouver — avec un peu d'aide de la municipalité et de la province — serait plutôt avantageuse pour le secteur privé. Est-ce ce qu'on observe?

M. Bourque : Comme le sénateur Tkachuk l'a mentionné, ce sont surtout les gens de secteur privé qui évaluent les besoins et qui prennent les mesures nécessaires, mais il y a souvent des obstacles. En tant qu'entrepreneur, on cherche à avoir de l'aide d'une façon ou d'une autre, ne serait-ce qu'un cadre stratégique qui favoriserait ce genre de choses.

Je vous invite à discuter avec certains intervenants du milieu, car il s'agit d'un excellent exemple. Beaucoup de choses peuvent être faites à court et à moyen terme pour réduire la congestion du réseau, y compris certaines de ces propositions.

Le sénateur Tannas : J'ai une petite question, par simple curiosité. Nous savons qu'il existe des trains à grande vitesse —nous en avons entendu parler ou nous y avons voyagé. Cela existe-t-il pour le transport ferroviaire de marchandises? Cela a-t-il été fait ailleurs dans le monde?

M. Bourque : C'est une bonne question. Le transport des marchandises n'est pas très rapide, mais on mentionne toujours que la rapidité est le facteur le plus important. Nous avons augmenté la vitesse. Je conviens que 26 milles à l'heure est loin d'être une vitesse fulgurante, mais il faut savoir que ces trains comptent actuellement une centaine de wagons en moyenne, et souvent plus de 135 wagons. Ces trains font deux milles de longueur. Ils franchissent beaucoup de collectivités et de passages à niveau. On compte environ 40 000 passages à niveau au Canada. Donc, atteindre les 26 milles à l'heure, c'est tout un exploit.

On cherche toujours à accroître la vitesse, qui est un indicateur clé de l'efficacité d'une entreprise. Si vous pouvez augmenter la vitesse, le transport est plus rapide et le service à la clientèle s'en trouve amélioré, de sorte que vous êtes en meilleure posture pour rivaliser avec le transport par camion. C'est un aspect essentiel.

I don't know of any country that has a more efficient rail system than North America. Obviously, freight is moved by rail everywhere in the world, but I don't think anyone moves it any better than we do here.

The Chair: Thank you very much, Mr. Bourque. It is very much appreciated.

Colleagues, we will suspend for just a couple of minutes, say goodbye to our guest and reconvene in camera in maybe five or six minutes.

(The committee continued in camera.)

À ma connaissance, aucun pays n'a un réseau ferroviaire aussi efficace que celui de l'Amérique du Nord. Évidemment, le transport des marchandises par rail se pratique partout dans le monde, mais je ne crois pas que quiconque soit plus efficace que nous.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Bourque. Nous sommes très reconnaissants de votre témoignage.

Chers collègues, nous allons suspendre la séance pour quelques minutes, le temps de saluer notre invité. Ensuite, nous reprendrons à huis clos, dans cinq ou six minutes, environ.

(La séance se poursuit à huis clos.)

APPEARING

Friday, December 2, 2016

The Honourable François-Philippe Champagne, Parliamentary Secretary to the Minister of Finance.

WITNESSES

Friday, December 2, 2016

Department of Finance Canada:

Brian Ernewein, General Director, Tax Policy Branch;

Stephanie Smith, Senior Chief, Tax Legislation Division, Tax Policy Branch.

Wednesday, December 7, 2016

As an individual:

The Honourable Gerry St. Germain, P.C., former senator;

First Nations Financial Management Board:

Harold Calla, Executive Chair;

As an individual:

The Honourable Bob Rae, P.C., O.C., Q.C.

Thursday, December 8, 2016

Canadian International Freight Forwarders Association:

Ruth Snowden, Executive Director (by video conference).

Railway Association of Canada:

Michael Bourque, President and Chief Executive Officer.

COMPARAÎT

Le vendredi 2 décembre 2016

L'honorable François-Philippe Champagne, secrétaire parlementaire du ministre des Finances.

TÉMOINS

Le vendredi 2 décembre 2016

Ministère des Finances Canada :

Brian Ernewein, directeur général, Direction de la politique de l'impôt;

Stephanie Smith, chef principale, Division de la législation de l'impôt, Direction de la politique de l'impôt.

Le mercredi 7 décembre 2016

À titre personnel :

L'honorable Gerry St. Germain, C.P., ancien sénateur;

Conseil de gestion financière des Premiers nations :

Harold Calla, président exécutif;

À titre personnel :

L'honorable Bob Rae, C.P., O.C., c.r.

Le jeudi 8 décembre 2016

Association des transitaires internationaux canadiens :

Ruth Snowden, directrice générale (par vidéoconférence).

Association des chemins de fer du Canada :

Michael Bourque, président-directeur général.