

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

BANKING, TRADE AND COMMERCE

Chair:

The Honourable DAVID TKACHUK

Wednesday, March 1, 2017
Thursday, March 2, 2017

Issue No. 15

Consideration of a draft agenda (future business)
and

Eleventh and twelfth meetings:

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

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

BANQUES ET COMMERCE

Président :

L'honorable DAVID TKACHUK

Le mercredi 1^{er} mars 2017
Le jeudi 2 mars 2017

Fascicule n° 15

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

Onzième et douzième réunions :

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

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON BANKING,
TRADE AND COMMERCE

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Joseph A. Day, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

| | |
|------------------|------------|
| Black | Massicotte |
| Campbell | Moncion |
| * Carignan, P.C. | Plett |
| (or Martin) | Ringuette |
| Enverga | Smith |
| Greene | Tannas |
| * Harder, P.C. | Wallin |
| (or Bellemare) | Wetston |

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Tannas replaced the Honourable Senator Marshall (*March 2, 2017*).

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator MacDonald (*February 16, 2017*).

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 | Moncion |
| * Carignan, C.P. | Plett |
| (ou Martin) | Ringuette |
| Enverga | Smith |
| Greene | Tannas |
| * Harder, C.P. | Wallin |
| (ou Bellemare) | Wetston |

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Tannas a remplacé l'honorable sénatrice Marshall (*le 2 mars 2017*).

L'honorable sénatrice Marshall a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 16 février 2017*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, March 1, 2017
(50)

[*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 Campbell, Day, Enverga, Greene, Moncion, Plett, Ringuette, Smith, Tkachuk, Wallin and Wetston (11).

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

In attendance: Michaël Lambert-Racine and Adriane Yong, 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 complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8.*)

WITNESSES:*Infrastructure Canada:*

Marc Fortin, Assistant Deputy Minister, Program Operations;

Glenn Campbell, Executive Director, Canada Infrastructure Bank Transition Office.

Canadian Chamber of Commerce:

Ryan Greer, Director, Transportation and Infrastructure Policy.

Association of Canadian Port Authorities:

Wendy Zatylny, President;

Mike Ircha, Senior Advisor.

The chair made a statement.

Mr. Fortin made a statement and, together with Mr. Campbell, answered questions.

At 5:29 p.m., the committee suspended.

At 5:35 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Ms. Zatylny and Mr. Greer each made a statement and, together with Mr. Ircha, answered questions.

At 6:11 p.m., the committee suspended.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 1^{er} mars 2017
(50)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Campbell, Day, Enverga, Greene, Moncion, Plett, Ringuette, Smith, Tkachuk, Wallin et Wetston (11).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Tannas (1).

Également présents : Michaël Lambert-Racine et Adriane Yong, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 septembre 2016, le comité poursuit son étude, afin d'en faire rapport, sur la création d'un corridor national au Canada pour faciliter le commerce et les échanges intérieurs. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n^o 8 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :*Infrastructure Canada :*

Marc Fortin, sous-ministre adjoint, Opérations des programmes;

Glenn Campbell, directeur exécutif, Bureau de transition pour la Banque de l'infrastructure du Canada.

Chambre de commerce du Canada :

Ryan Greer, directeur, Politiques du transport de l'infrastructure.

Association des administrations portuaires canadiennes :

Wendy Zatylny, présidente;

Mike Ircha, conseiller principal.

Le président prend la parole.

M. Fortin fait un exposé, puis avec M. Campbell, répond aux questions.

À 17 h 29, la séance est suspendue.

À 17 h 35, la séance reprend.

Le président prend la parole.

Mme Zatylny et M. Greer font chacun un exposé puis, avec M. Ircha, répondent aux questions.

À 18 h 11, la séance est suspendue.

At 6:13 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

After debate, it was agreed that the committee schedule the clause-by-clause consideration of Bill S-224 for Wednesday, March 29 during its usual timeslot.

At 6:26 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, March 2, 2017
(51)

[English]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:33 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Campbell, Day, Enverga, Greene, Moncion, Ringuette, Smith, Tannas, Tkachuk, Wallin and Wetston (11).

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

In attendance: Michaël Lambert-Racine and Adriane Yong, 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 complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8.*)

WITNESSES:

Natural Resources Canada:

Terrence Hubbard, Director General, Petroleum Resources Branch, Energy Sector;

John Foran, Director, Pipelines, Gas and LNG Division, Energy Sector;

Stefania Trombetti, Director General, Policy and Economics Branch, Lands and Minerals Sector.

Nunavut Resources Corporation:

Scott Northey, Chief Operating Officer.

The chair made a statement.

Mr. Hubbard and Ms. Trombetti each made a statement and answered questions.

At 11:27 a.m., the committee suspended.

À 18 h 13, conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, la séance reprend à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Après débat, il est convenu que le comité entreprenne l'étude article par article du projet de loi S-224 le mercredi 29 mars, à l'heure habituelle.

À 18 h 26, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 2 mars 2017
(51)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 33, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Campbell, Day, Enverga, Greene, Moncion, Ringuette, Smith, Tannas, Tkachuk, Wallin et Wetston (11).

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Patterson (1).

Également présents : Michaël Lambert-Racine et Adriane Yong, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 28 septembre 2016, le comité poursuit son étude, afin d'en faire rapport, sur la création d'un corridor national au Canada pour 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 :

Ressources naturelles Canada :

Terrence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières, Secteur de l'énergie;

John Foran, directeur, Division des pipelines, du gaz et du GNL, Secteur de l'énergie;

Stefania Trombetti, directrice générale, Direction de la politique et de l'économie, Secteur des terres et des minéraux.

Nunavut Resources Corporation :

Scott Northey, chef des opérations.

Le président prend la parole.

M. Hubbard et Mme Trombetti font chacun un exposé, puis répondent aux questions.

À 11 h 27, la séance est suspendue.

At 11:29 a.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Northey made a statement and answered questions.

At 12:01 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

À 11 h 29, la séance reprend.

Le président prend la parole.

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

À 12 h 1, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, March 1, 2017

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

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

[*English*]

The Chair: Good afternoon and welcome, colleagues and members of the general public who are following today's proceedings of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce, either here in the room or listening via the Web.

My name is David Tkachuk and I am the chair of this committee.

Today is our 11th 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 today, I am pleased to welcome, from Infrastructure Canada, Marc Fortin, Assistant Deputy Minister, Program Operations; and Mr. Glenn Campbell, Executive Director, Canada Infrastructure Bank Transition Office.

Gentlemen, thank you for being with us today. Please proceed with your opening remarks, after which we will go to a question and answer session. We will then suspend briefly to change our witnesses for the second panel.

Marc Fortin, Assistant Deputy Minister, Program Operations, Infrastructure Canada: Thank you very much for the invitation. I have been asked to appear today to speak about how Infrastructure Canada's work supports Canadian trade and commerce. As you mentioned, I am joined today by my colleague Mr. Glenn Campbell, Executive Director, Canada Infrastructure Bank Transition Office.

Infrastructure is the backbone of Canadian communities big and small. It connects citizens with each other and it connects our communities to each other, facilitating the flow of people and goods both domestically and internationally.

[*Translation*]

It provides opportunities for businesses to innovate, grow, access new markets, and compete globally.

Infrastructure Canada has a long-established relationship with the provinces, territories and municipalities. For more than a decade, the department has worked collaboratively with these

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 1^{er} mars 2017

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

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

[*Traduction*]

Le président : Bonjour. Soyez les bienvenus, chers collègues et chers membres du public qui assistez ici aux travaux du Comité sénatorial permanent des banques ou qui nous écoutez sur le Web.

Je me nomme David Tkachuk et je suis le président du comité.

Nous consacrons aujourd'hui une 11^e séance à la question de la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Dans cette première partie de la séance, je suis heureux d'accueillir des représentants d'Infrastructure Canada : le sous-ministre adjoint aux opérations des programmes, M. Marc Fortin; le directeur exécutif du Bureau de transition pour la Banque de l'infrastructure du Canada, M. Glenn Campbell.

Messieurs, je vous remercie d'être ici. Après votre déclaration préliminaire, nous passerons aux questions. À la fin, nous suspendrons brièvement les travaux pour accueillir un deuxième groupe de témoins.

Marc Fortin, sous-ministre adjoint, Opérations des programmes, Infrastructure Canada : Je vous remercie de votre invitation. Vous m'avez demandé de comparaître devant vous pour vous parler de la façon dont Infrastructure Canada appuie les échanges et le commerce canadiens. Comme vous l'avez dit, je suis accompagné de mon collègue Glenn Campbell, directeur exécutif du Bureau de transition pour la Banque de l'infrastructure du Canada.

Les infrastructures constituent l'épine dorsale des collectivités du Canada, grandes et petites. Elles permettent de créer des liens entre les citoyens et entre les collectivités et de faciliter le transport des personnes et des biens à l'échelle nationale et internationale.

[*Français*]

Les infrastructures offrent aux entreprises l'occasion d'innover, de croître, d'avoir accès à de nouveaux marchés et de soutenir la concurrence internationale.

Infrastructure Canada entretient une relation de longue date avec les provinces, les territoires et les municipalités. Depuis plus d'une décennie, le ministère a travaillé en collaboration avec ses

partners to address the unique needs of each region — such as investing in disaster mitigation projects to reduce the likelihood of impacts from extreme weather events.

[English]

This also includes significant investments in infrastructure that promotes trade with our global partners and between our provinces and territories. Our investments in ports, highways and other corridor infrastructure aim to reduce barriers and support businesses.

[Translation]

The Government of Canada's goals are to create growth and jobs for the middle class, help them meet environmental targets, build a low carbon economy, and build communities where everyone has access to opportunities.

[English]

Working together with our provincial, territorial and municipal partners, Infrastructure Canada wants to build strong foundations that connect all Canadians to opportunities.

The Government of Canada's long-term infrastructure plan will invest more than \$180 billion over 12 years to support five key areas: public transit, trade and transportation, green infrastructure, social infrastructure, and rural and northern communities.

The plan is already moving forward with phase 1 programming helping ensure that Canadians' most basic local infrastructure needs are met while also supporting transformative projects.

[Translation]

These investments will help shape Canadian communities and build the foundation for the country's economic future.

[English]

Statistics Canada notes that the average Canadian commuter spends 32 working days every year traveling to and from work. The C. D. Howe Institute has reported that the annual cost of productivity lost to traffic congestion is \$10 billion.

Under the long-term plan the Government of Canada will invest \$25.3 billion toward public transit projects that will build the new urban transit network and will transform the way that Canadians live, move and work.

partenaires pour relever les défis uniques propres à chaque région, par exemple en investissant dans des projets d'atténuation des catastrophes afin de réduire la probabilité que des phénomènes météorologiques extrêmes aient des conséquences désastreuses sur nos collectivités.

[Traduction]

Ces mesures comprennent également des investissements considérables dans les infrastructures destinées à promouvoir les échanges commerciaux avec nos partenaires internationaux et entre nos provinces et nos territoires. Nos investissements dans les ports, les routes et les autres infrastructures de transport visent à réduire les obstacles et à appuyer les entreprises.

[Français]

Les objectifs du gouvernement du Canada sont les suivants : créer des emplois pour la classe moyenne et favoriser sa croissance, contribuer à l'atteinte des objectifs environnementaux et établir une économie à faibles émissions de carbone, et créer des collectivités offrant des possibilités pour tous.

[Traduction]

En travaillant avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux, Infrastructure Canada souhaite établir des bases solides qui permettront à tous les Canadiens d'avoir accès à des possibilités.

Dans le cadre du plan d'infrastructure à long terme du gouvernement du Canada, on investira plus de 180 milliards de dollars en 12 ans pour appuyer cinq secteurs clés : les transports en commun; le commerce et les transports; les infrastructures vertes; les infrastructures sociales; les collectivités rurales et nordiques.

Le plan va déjà de l'avant, et les programmes de la phase 1 répondent aux besoins les plus fondamentaux des Canadiens en matière d'infrastructures locales, tout en appuyant la réalisation de projets transformateurs.

[Français]

Ces investissements contribueront à façonner les collectivités du Canada et à établir les bases de l'avenir économique du pays.

[Traduction]

Selon Statistique Canada, les Canadiens consacrent en moyenne l'équivalent de 32 jours de travail aux déplacements entre leur lieu de travail et leur domicile. L'Institut C.D. Howe a chiffré à 10 milliards de dollars par année les pertes de productivité attribuables à la congestion routière.

Dans le cadre du plan à long terme, le gouvernement du Canada investira 25,3 milliards de dollars dans des projets liés au transport en commun qui permettront de mettre en place le nouveau réseau de transport urbain. Ce réseau transformera le mode de vie des Canadiens, leurs déplacements et leur façon de travailler.

[Translation]

The Government of Canada will also invest more than \$10.1 billion towards trade and transportation infrastructure. Further details will be shared in the coming weeks and months, but it will focus on projects that keep people and goods moving as efficiently and as safely as possible — at gateways, along corridors and across the wide expanse of our country.

These investments are crucial because Canada's expanding trade relationships are placing even greater pressures on our existing transportation networks.

[English]

Canada needs robust and reliable trade corridors that allow Canadian entrepreneurs and businesses to compete in key global markets and trade more efficiently with our essential partners, including the United States.

Closely tied to this long-term plan are two major projects that Infrastructure Canada is overseeing: the construction of the new Champlain Bridge and the Gordie Howe International Bridge. Both projects are good examples of strategic investments that get people and goods moving within the region in facilitating trade.

[Translation]

The new Champlain Bridge Corridor Project in Montreal is one of the largest projects currently underway in North America. The new span across the St. Lawrence will include an integrated two-lane corridor for public transit.

With an estimated 40 to 50 million vehicles, 11 million transit users and \$20 billion in trade flowing over the existing Champlain Bridge every year, the new bridge and corridor will help ensure the continued safety of commuters, and facilitate the flow of goods across this key transportation corridor.

[English]

The Gordie Howe International Bridge will create the first highway-to-highway connection in the area between Windsor and Detroit, diverting a significant amount of commercial traffic out of the province of Ontario via Windsor's downtown core and increasing overall border traffic capacity. The project is moving forward with procurement and site preparation both in Canada and the United States.

The Windsor-Detroit trade corridor is the busiest commercial land border crossing along the Canada-U.S. border and one of the busiest in North America. More than one-quarter of all trade

[Français]

De plus, le gouvernement du Canada investira plus de 10 milliards de dollars en faveur des infrastructures de commerce et de transport. On communiquera de plus amples renseignements à ce sujet au cours des semaines et des mois à venir, mais ce financement sera axé sur des projets qui permettront d'assurer le transport le plus efficace et le plus sécuritaire possible des personnes et des biens, que ce soit aux portes d'entrée du Canada, dans les corridors de transport ou dans l'ensemble du pays.

Ces investissements sont essentiels, puisque les relations commerciales croissantes du Canada entraînent des pressions accrues sur nos réseaux de transport actuels.

[Traduction]

Le Canada a besoin de corridors commerciaux fiables et solides pour permettre aux entreprises et aux entrepreneurs canadiens de soutenir la concurrence sur les principaux marchés internationaux, et pour assurer l'efficacité des échanges commerciaux avec nos partenaires essentiels, notamment les États-Unis.

Infrastructure Canada supervise deux projets importants qui sont étroitement liés à son plan à long terme : la construction du pont Champlain et du pont international Gordie-Howe, deux bons exemples des investissements stratégiques qui favorisent l'efficacité du transport des personnes et des biens dans une région, et qui facilitent le commerce.

[Français]

Le projet de corridor du nouveau pont Champlain à Montréal est l'un des plus importants projets en cours en Amérique du Nord. Le nouveau pont qui enjambe le fleuve Saint-Laurent comprendra un corridor intégré de deux voies pour le transport en commun.

On estime que de 40 à 50 millions de véhicules, 11 millions d'usagers du transport en commun et 20 milliards de dollars de marchandises passent chaque année sur le pont Champlain actuel. Le corridor du nouveau pont permettra donc d'assurer la sécurité continue des usagers qui empruntent quotidiennement le pont Champlain et le transport des biens sur cet important corridor de transport.

[Traduction]

Le pont international Gordie-Howe permettra de créer le premier lien entre deux autoroutes dans la région entre Windsor et Detroit, ce qui permettra de détourner une importante partie des véhicules commerciaux qui, pour sortir de l'Ontario, traversent le centre-ville de Windsor, et d'augmenter la capacité générale de circulation à la frontière. Le projet va de l'avant, et on s'occupe actuellement de l'approvisionnement et de la préparation du site, au Canada comme aux États-Unis.

Le corridor commercial Windsor-Detroit est le passage frontalier terrestre commercial le plus achalandé le long de la frontière canado-américaine et l'un des plus achalandés de toute

between our countries relies on the Windsor-Detroit corridor. When complete, the bridge will help ensure the efficient movement of goods and people with our most important trading partner, the United States.

Infrastructure Canada recognizes the importance of both these projects to their respective regions as well as to Canada.

[*Translation*]

While Infrastructure Canada officials continue to work with provincial and municipal partners to make these strategic investments, the Government of Canada also recently announced a new tool that will help make transformational investments across Canada: the Canada Infrastructure Bank.

The bank is a new tool that will find new ways to fund infrastructure and mobilize private capital. It will create more options and opportunities for provinces, territories and municipalities to undertake large transformative infrastructure projects.

The bank will invest \$35 billion in new projects across Canada — projects like major public transit in Canada's largest cities, bridges, complex corridor projects, and more.

[*English*]

Canada has a very mature market when it comes to infrastructure projects and partnerships between public and private sectors. Many key pieces of infrastructure like the Edmonton Light Rail Transit system and the Iqaluit International Airport Improvement Project were financed in part by the private sector.

The Government of Canada believes there is an opportunity for the federal government to crowd in private sector investment in infrastructure through loans, loan guarantees and equity participation.

We live in a world that is smaller and more connected than ever before. More and more Canadian cities are carving out their own place as leaders on the world stage. At the same time, regional needs are taken into account.

[*Translation*]

Moving forward, Infrastructure Canada will continue to work closely with its provincial, territorial and municipal partners to create the programs that help meet the pressing needs of our communities, our provinces and our country.

Once again, thank you for inviting my colleague and me to testify before your committee.

l'Amérique du Nord. Plus du quart de tous les échanges commerciaux entre nos deux pays passe par ce corridor. Une fois terminé, le pont contribuera au transport efficace des biens et des personnes, en collaboration avec notre partenaire commercial le plus important, les États-Unis.

Infrastructure Canada reconnaît l'importance de ces projets pour leurs régions respectives comme pour l'ensemble du Canada.

[*Français*]

Tandis que les représentants d'Infrastructure Canada continuent de travailler avec les partenaires provinciaux et municipaux pour réaliser ces investissements stratégiques, le gouvernement du Canada a récemment annoncé la création d'un nouvel outil qui aidera à effectuer des investissements transformateurs partout au Canada : la Banque de l'infrastructure du Canada.

La banque est un nouvel outil qui proposera de nouvelles façons de financer les infrastructures et de mobiliser des capitaux privés. On créera ainsi de nouvelles options et de nouvelles possibilités pour les provinces, les territoires et les municipalités qui pourront entreprendre de vastes projets d'infrastructure transformateurs.

La banque investira 35 milliards de dollars en faveur de nouveaux projets partout au Canada, des projets tels que de grands réseaux de transport en commun dans les plus grandes villes du Canada, des ponts, des corridors de transport complexes et bien plus encore.

[*Traduction*]

Le Canada offre un marché bien établi en ce qui a trait aux projets d'infrastructures et aux partenariats entre les secteurs public et privé. De nombreuses infrastructures essentielles, comme le réseau de trains légers sur rail d'Edmonton et le projet d'amélioration de l'aéroport international d'Iqaluit, ont été financées en partie par le secteur privé.

Le gouvernement du Canada estime qu'il a la possibilité d'attirer des investissements du secteur privé dans les infrastructures grâce à des prêts, à des garanties de prêt et à la participation au capital.

Nous vivons dans un monde plus petit et plus connecté que jamais. Les villes canadiennes se font de plus en plus leur propre place comme chefs de file sur la scène internationale et, dans le même temps, les besoins régionaux sont pris en compte.

[*Français*]

Infrastructure Canada continuera de collaborer étroitement avec ses partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux pour créer des programmes qui permettent de répondre aux besoins urgents de nos collectivités, de nos provinces et de notre pays.

Encore une fois, je vous remercie de nous avoir invités, mon collègue et moi, à témoigner devant votre comité.

[English]

We are both happy to be here and will answer your questions to the best of our knowledge.

The Chair: Do you have any additional comments, Mr. Campbell?

Glenn Campbell, Executive Director, Canada Infrastructure Bank Transition Office, Infrastructure Canada: No, I don't.

Senator Tannas: Thank you for that stirring speech. I appreciate your being here and specifically talking about Infrastructure Canada.

I apologize for being late. I tried to catch up with you as quickly as I could.

We are here to study the idea of a national corridor, and specifically a new corridor that would not replace the old one but would enhance it and potentially be of use 50 years from now.

Does your department study future needs for highways and corridors of this nature 50 years out? If not, is it because it's not in your mandate? Would you happen to know whose it would be?

Mr. Fortin: Our department is looking at research and study in terms of trying to project ourselves into the future and the needs of infrastructure. Your questions in terms of the corridor will probably be better answered by our colleagues at Transport Canada itself.

Senator Tannas: Maybe sometimes looking backward tells us things about looking forward. In your own experience do you see anything that would cause you to believe that there might be a need for a brand new corridor that will not be encumbered by cities and all of the things that have grown up around our existing corridors, which are obviously bottlenecked in many cases?

Mr. Fortin: Do you have a specific example, senator? As you know, in many of the projects with which we are involved our corridors are those that exist and were crafted, designed and proposed by our partners, the provinces and municipalities. The way our programs are designed is that the provinces and the territories first prioritize their needs in that regard. That is where we establish our partnership with them.

Senator Tannas: That is interesting. Transportation would be specific to roads. They would be the ones that would have to be looking at extraprovincial. Otherwise all we would get are roads that begin at one border and end at the other, and none of them would be connected.

Mr. Fortin: Yes, we have been funding Highway 1 starting in B.C. Those are big provincial and national types. I mentioned the two key corridors for us, the Gordie Howe International Bridge and the Champlain Bridge that are key elements in terms of pieces of infrastructure, commercially speaking.

[Traduction]

Nous sommes tous les deux heureux d'être ici et nous répondrons à vos questions au mieux de nos connaissances.

Le président : Monsieur Campbell, avez-vous des observations supplémentaires à formuler?

Glenn Campbell, directeur exécutif, Bureau de transition pour la Banque de l'infrastructure du Canada, Infrastructure Canada : Non, je n'ai rien à ajouter.

Le sénateur Tannas : Je vous remercie pour ce discours vibrant. Je vous remercie d'être ici et, particulièrement, de votre allocution sur Infrastructure Canada.

Veillez excuser mon retard. J'ai essayé de vous rattraper le plus vite possible.

Nous sommes ici pour étudier l'idée d'un corridor national et, particulièrement, celle d'un nouveau corridor qui ne remplacerait pas l'ancien mais qui l'améliorerait et qui pourrait servir pendant 50 ans.

Est-ce que votre ministère étudie les besoins à venir de routes et de corridors de cette nature pour les 50 ans à venir? Sinon, est-ce que c'est parce que ça ne fait pas partie de son mandat? Est-ce que, par hasard, vous sauriez de qui ce serait le mandat?

M. Fortin : La recherche et les études de notre ministère tentent de nous projeter dans l'avenir et de prévoir les besoins en infrastructures. Nos collègues de Transports Canada répondront peut-être mieux à vos questions sur le corridor.

Le sénateur Tannas : Il peut arriver qu'un regard rétrospectif nous renseigne sur l'avenir. Votre propre expérience vous permet-elle de percevoir un éventuel besoin pour un corridor flambant neuf qui ne serait pas engorgé par les grandes villes et toutes leurs excroissances périphériques qui, visiblement, embouteillent souvent les corridors existants?

M. Fortin : Avez-vous un exemple précis? Comme vous le savez, dans beaucoup des projets auxquels nous participons, nos corridors existent déjà et ils ont été conçus, proposés et réalisés par nos partenaires, les provinces et les municipalités. Nos programmes sont ainsi conçus que les provinces et les territoires classent d'abord leurs besoins selon leurs priorités. C'est ensuite que nous nouons un partenariat avec eux.

Le sénateur Tannas : C'est intéressant. Le transport serait... Dans le cas particulier des routes, de toute façon... il faudrait chercher à s'entendre avec les provinces voisines, sinon les routes, qui commenceraient et s'arrêteraient aux limites de la province, se termineraient toutes en cul-de-sac.

M. Fortin : Oui, nous avons financé la route 1, en Colombie-Britannique, l'une de ces grandes routes provinciales et nationales. J'ai parlé de deux corridors importants pour nous, le pont international Gordie-Howe et le pont Champlain, pièces maîtresses des infrastructures utiles au commerce.

Corridors and boards that go to the borders are others that would have been funded. We also participate as a partnership in funding of some of the big Canadian ports, such as Montreal and Saint John, New Brunswick. From a trade perspective those are also key commercial entities that we have been partnering with.

Senator Tannas: Are you involved in planning or anything that touches the North where you're involved in the planning of a highway that doesn't exist or anything of that nature?

Mr. Fortin: Yes, we participate. You are talking about planning again. That is done after the prioritization with the provinces and territories is done. We are partners in the Tuk highway that is taking shape.

Senator Wetston: Thank you for your presentation.

I want to ask you a couple of questions about the rationale here. Can you tell me the relationship between the ministry and the infrastructure bank? I noticed you said \$35 billion. I am assuming that the amount you referred to here is included in that \$35 billion.

Mr. Fortin: Yes.

Senator Wetston: Part two of the question is this: Is the strategy around infrastructure about job creation, or is it about something else? If it is about something else, what is it linked to? Can you help me with that?

Mr. Campbell: Thank you for your question, senator. I'm the executive director of the new transition office in charge of setting up the proposed infrastructure bank that was announced in the fall economic update. The government signaled it would be coming forward to Parliament soon with a legislative proposal that would detail the governance, the nature of the arm's-length entity, how it would operate and its responsibility.

In the interim Infrastructure Canada is an appropriate place, given all that is happening, to coordinate the effort to establish this new entity. I used to be at Finance Canada for many years, where I was responsible for banking and financial institutions, so it's appropriate perhaps that I take the helm.

In terms of the \$35 billion, the government had signaled that \$15 billion of that would potentially be fiscally expensed and therefore in the fiscal framework that is reflected in the \$187 billion in that national 11-year plan. It's the small part; it's the minority share over that period of time.

We get to \$35 billion because the government realizes this commercial enterprise would need an additional balance sheet to participate in various structures. There is an additional \$20 billion on a cash basis that we assume would be doing liability asset matching. That is the responsibility at this stage.

When the government comes forward it will determine more of the governance and how this relates to the broader plan. I can say that it is one more tool in the tool kit. It's meant to be one

Les corridors et les infrastructures qui conduisent aux frontières sont d'autres éléments qui auraient été financés. Nous sommes aussi partenaires dans le financement de certains grands ports canadiens comme ceux de Montréal et de Saint John, au Nouveau-Brunswick, importants aussi pour le commerce et avec lesquels nous avons noué des partenariats.

Le sénateur Tannas : Participez-vous à la planification ou à tout ce qui touche le Nord, par exemple la planification d'une route à construire?

M. Fortin : Oui. Vous parlez encore de planification. C'est fait après que les provinces et les territoires ont établi leurs priorités. Nous sommes partenaires dans la route de Tuktoyaktuk, en chantier.

Le sénateur Wetston : Je vous remercie de votre exposé.

J'ai besoin d'explications. Pouvez-vous éclairer le lien entre le ministère et la Banque de l'infrastructure? Vous avez parlé de 35 milliards de dollars. Je suppose que le montant auquel vous venez de faire allusion en fait partie.

M. Fortin : Effectivement.

Le sénateur Wetston : Ensuite, la stratégie concernant les infrastructures vise-t-elle la création d'emplois? Sinon, quoi d'autre? Pouvez-vous m'éclairer?

M. Campbell : Je vous remercie pour votre question. Je suis le directeur exécutif du nouveau bureau de transition chargé d'organiser la banque de l'infrastructure dont on a annoncé la création dans la mise à jour économique de l'automne. Le gouvernement a annoncé qu'il se présenterait bientôt au Parlement avec une proposition législative qui préciserait dans le détail la nature de l'entité, qui serait sans lien de dépendance, sa gouvernance, son mode de fonctionnement et ses responsabilités.

Entre-temps, Infrastructure Canada est le centre compétent, compte tenu de tout ce qui arrive, pour la coordination des efforts visant à établir cette nouvelle entité. J'ai passé beaucoup d'années à Finances Canada, où j'étais chargé des institutions bancaires et financières. Je me crois donc à la hauteur pour diriger ces efforts.

À propos des 35 milliards, le gouvernement a annoncé que 15 milliards pouvaient être passés en charges et, par conséquent, entrer dans le cadre financier correspondant aux 187 milliards de dollars du plan national de 11 ans. C'est la petite fraction, la part minoritaire, sur cette période.

Nous arrivons à 35 milliards parce que le gouvernement est conscient que cette entreprise commerciale aurait besoin d'un bilan supplémentaire pour participer à diverses structures. Les 20 milliards qui, en plus, sont en liquidités égaliseraient, nous supposons, le passif et l'actif. C'est la responsabilité qui existe à cette étape.

Quand le gouvernement viendra préciser ses intentions, il en dira davantage sur la gouvernance et la place de l'entité dans le contexte général. C'est un outil de plus à sa disposition pour un

instrument to achieve a new way of financing. Once the planning is done and once there is prioritization, this is an option for proponents, particularly in provinces and municipalities who own the majority of infrastructure in Canada. For those federally, it is one extra instrument to help get some transformative projects off the ground and improve planning.

Perhaps Mr. Fortin can handle the second part of the question.

Mr. Fortin: We are looking at infrastructure projects to create jobs themselves and getting the right Canadian expertise involved. The way our programs are designed we are looking through different lenses. I mentioned phase 1, which was announced at the last budget, but in phase 2 there will be a longer term infrastructure program where we are looking through different lenses at social, at green in terms of the environment, and at transit itself. These are the kinds of lenses around which we design the program itself.

Senator Wetston: There is always a lot of discussion in Canada about the strength of our pension funds. They are world-class pension funds, for obvious reasons, and they invest a lot. They have been investing a lot in private equity globally and that have been investing in a lot of regulated projects globally.

I may be incorrect in this, and I'm sure they'd all have my head for saying it this way, but I don't see them investing a lot in Canada. Maybe they are, and you know of whom I speak.

What is it you will be able to do to attract the investment of pension funds in Canada?

I recognize the challenges that they might have like restrictions on investment, the importance of returns and the stability of returns, which I think in part is why regulated assets are desirable in many cases. Can you comment on that?

Mr. Campbell: I would be delighted. In past months I have personally been consulting with many of these forms of institutional investors, not only the big pension funds but a lot of other asset managers and private equity.

The Chair: Does that include CPP, the Canada Pension Plan?

Mr. Campbell: Yes, it does. It would include everyone. Any institutional investor would be available to potentially interface with the bank in concept.

The key issue for them is that they are looking for opportunities to diversify and to invest in Canada. They are investing a lot in global infrastructure elsewhere and they are looking for opportunities in Canada.

What has been identified is that there is no lack of financing in Canada from a debt finance point of view. Many of the pension funds and asset managers are lenders into many of these projects

nouveau mode de financement. Une fois la planification faite et les priorités établies, il devient une option pour les promoteurs, particulièrement les provinces et les municipalités qui possèdent la plus grande partie des infrastructures au Canada. À l'échelle fédérale, c'est un instrument supplémentaire pour aider à faire démarrer certains projets transformateurs et améliorer la planification.

Peut-être que M. Fortin peut répondre à la deuxième partie de la question.

M. Fortin : Nous voulons nous servir des projets d'infrastructures pour qu'ils créent eux-mêmes des emplois et nous faisons appel aux compétences canadiennes. La conception de nos programmes prévoit des examens à travers différents prismes. J'ai parlé de la phase 1 annoncée dans le dernier budget, mais, dans la phase 2, il y aura un programme d'infrastructures à plus long terme dont la conception comportera un examen à travers différents prismes : social, environnemental et celui des transports en commun.

Le sénateur Wetston : On discute toujours beaucoup au Canada de la force de nos régimes de retraite. Ce sont des fonds de retraite d'envergure internationale, pour des raisons évidentes, et leurs investissements sont nombreux. Ils ont beaucoup investi, à l'échelle mondiale, dans les capitaux propres privés et dans beaucoup de projets réglementés.

Je fais peut-être erreur et je suis persuadé que certains voudront obtenir ma tête pour ce que vais dire, mais ils ne me semblent pas investir beaucoup au Canada. Peut-être le font-ils? Vous savez de qui je parle.

Que pourriez-vous faire pour attirer les investissements des fonds de retraite au Canada?

Je suis conscient des obstacles éventuels comme les restrictions visant les investissements, l'importance et la constance des retours sur l'investissement, qui, je pense, expliquent en partie pourquoi des actifs réglementés sont souhaitables dans de nombreux cas. Pouvez-vous dire ce que vous en pensez?

M. Campbell : J'en serai ravi. Ces derniers mois, j'ai personnellement consulté beaucoup de ces divers investisseurs institutionnels, pas seulement les gros fonds de retraite, mais beaucoup d'autres gestionnaires d'actifs et de fonds propres.

Le président : Est-ce que ça comprend le Régime de pensions du Canada?

M. Campbell : Oui, tout le monde. Tout investisseur institutionnel pourrait interagir avec la banque, en principe.

Ce qu'ils recherchent surtout, c'est des occasions de se diversifier et d'investir au Canada. Ils investissent beaucoup dans les infrastructures dans le reste du monde et ils cherchent des occasions à saisir au Canada.

Il a été reconnu que, au Canada, le financement par emprunt n'est pas anémique. Beaucoup de fonds de retraite et de gestionnaires d'actifs sont prêteurs pour beaucoup de ces projets

but over time, even in a low-for-long environment that stresses public balance sheets. Municipal, federal and provincial are all borrowing and they are lending money at low rates, but effectively that means all the risk is borne by the taxpayer. We have to look for an additional way.

Many institutional investors including pension funds are managing long-term portfolios when they need to match their assets to long-term liabilities. They are willing to invest in projects and take on more risk through equity participation or something more so that they would potentially get a higher return than just lending.

On the flip side, they would bring a private sector discipline and expertise, potentially, to a project and also lifecycle management. Maybe they'd be there for the longer haul.

P3s in this country have been very successful and will continue to be so. This is really the next generation where we could potentially do a construct that would involve some equity or other forms of participation. That would bring in investors that would want to be there for the long haul and ensure that they're involved with a proponent, let's say a municipality or province, over the long haul. They would be there to absorb risks and in turn that would provide some fiscal room for the proponent or the taxpayer to free up scarce resources to do something else. That's kind of the construct.

The Chair: Would the infrastructure bank be an equity partner in projects, or are they a lending institution or a granting institution in partnership?

Mr. Campbell: That's a very good question, senator. I would portray the intent of an infrastructure bank to be more of a merchant bank in the sense that it has the capacity to put together a deal construct where the principal equity partner or financier and the proponent are coming in and using a mix of federal tools and instruments. It could be equity. It could be lending. It could be other forms of subordinated debt or equity or a combination thereof to manage some of the risk transfer between the proponent and the private investor.

In concept, the government is looking at flexibility. There is a range of tools. There will be certain parameters. At the end of the day, it's trying to make that construct work where there is sufficient risk transfer from the proponent to the private sector to match the economics of a project and to make it viable.

The Chair: Where are you going to get your money from? Are you going to get cash from the federal government in a cheque, or are you going to borrow money that the Government of Canada will back up?

Mr. Campbell: It's not intended that the infrastructure bank itself would issue debt or borrow money. The federal consolidated borrowing program will raise the funds, and then it will be issued

mais, au fil du temps, même dans une longue période de bas taux d'intérêt qui exercent des contraintes sur les bilans publics. Les municipalités, le gouvernement fédéral et les provinces empruntent tous et ils prêtent à bas taux, mais, dans les faits, tout le risque est supporté par le contribuable. Il faut trouver un autre moyen.

Beaucoup d'investisseurs institutionnels, y compris les fonds de retraite, gèrent des portefeuilles à long terme quand ils ont besoin de faire correspondre leurs actifs à un passif à long terme. Ils veulent investir dans des projets et prendre plus de risques grâce à la participation au capital ou autrement, pour obtenir un meilleur rendement que celui d'un simple prêt d'argent.

Par contre, ils apporteraient à un projet la discipline et l'expertise du secteur privé et, aussi, la gestion du projet pendant son cycle de vie. Peut-être seraient-ils présents plus longtemps.

Dans notre pays, les partenariats public-privé ont eu beaucoup de succès et ils continueront d'en avoir. Nous sommes vraiment rendus dans la prochaine génération où nous pourrions monter un concept qui comprendrait des fonds propres ou d'autres formes de participation. Il attirerait les investisseurs qui voudraient être présents ici à long terme et il leur ferait nouer un contact durable avec un promoteur, disons une municipalité ou une province. Les investisseurs seraient là pour absorber les risques, ce qui, en retour, débloquerait en partie les ressources limitées du promoteur ou du contribuable, qui pourraient les consacrer à autre chose. Voilà à quoi servirait ce concept.

Le président : Est-ce que la Banque d'infrastructure serait un partenaire dans les projets par l'apport de capitaux ou serait-elle une institution prêteuse ou une institution subventionnaire en partenariat?

M. Campbell : C'est une excellente question, sénateur. J'aurais imaginé qu'une banque de l'infrastructure soit davantage une banque marchande car elle a la capacité d'élaborer un accord où l'actionnaire ou le financier et le promoteur interviennent et utilisent divers outils et instruments fédéraux. Ce pourrait être des capitaux. Ce pourrait être des emprunts. Ce pourrait être d'autres formes de dettes ou de capitaux subordonnés ou une combinaison des deux pour gérer une partie des risques qui sont transférés entre le promoteur et l'investisseur privé.

En principe, le gouvernement recherche la flexibilité. Il y a un éventail d'outils. Il y aura certains paramètres. Au final, il essaie de s'assurer que la structure fonctionne là où il y a suffisamment de risques qui sont transférés du promoteur au secteur privé pour cadrer avec les facteurs économiques d'un projet et pour rendre le projet viable.

Le président : Où trouverez-vous les fonds nécessaires? Recevrez-vous un chèque du gouvernement fédéral, ou emprunterez-vous de l'argent que le gouvernement du Canada garantira?

M. Campbell : Il n'est pas prévu que la banque émette des titres de créance ou emprunte de l'argent. Le programme fédéral d'emprunt consolidé amassera les fonds, puis les versera par

through the infrastructure bank. There will be no new borrowing beyond the Government of Canada borrowing program. Then as that entity makes commitments, funds will be released to that entity to finance deals of some variety.

The Chair: Will that show up in the consolidated fund? Will that show up as part of the deficit, or will that be off in some other place? Let's say that you borrow half a billion dollars, \$500 million. Where does that show up as an expenditure? Does it show up on a consolidated balance sheet, or does it show up in borrowing? How do we know where the money is being spent?

Mr. Campbell: That's a very good question, senator. I'm happy to return when the government comes forward. I can clearly say the intent of this would be consolidated on the Government of Canada's books. They already announced in the fall that \$15 billion of the fiscal profile over 11 years will be expensed and then recorded.

In any given year, to the extent the bank enters into transactions, an accounting determination of whatever the federal support is, net of the asset liability, would be charged against that \$15 billion. Therefore, it would be charged against the deficit surplus of the Government of Canada and would be reflected in the books. This is not off-balance sheet. It is an on-balance sheet financial transaction.

Senator Day: Mr. Chair, they were all good questions you were asking. I was enjoying the answers. They covered a number of the points I wanted to ask.

Gentlemen, we've met on a number of occasions. Senator Smith and I have had the opportunity to talk with you when you appeared before Finance. You know the frustration expressed by the Finance Committee was with the delays between the government announcing all of this money for infrastructure and things actually happening on the ground.

That was always a question of an arrangement between the federal government and the provinces. Have you done anything to mitigate those delays so that you can get on with doing what was announced, investing in infrastructure in Canada?

Mr. Fortin: That's a comment that comes to us on many occasions. I appreciate your point, senator, when you mentioned the gap between announcement and making the money available and the work starting. As I mentioned in the past, the work is starting sometimes without the bulldozer being on the ground. Planning and the RFP processes are taking place.

To come back to your question on whether we are doing anything to streamline that process, in the short term we tried in phase one after the last budget to put in place a bit more transparency in terms of the projects that have been approved and making public allocations by the provinces. The bilateral

l'entremise de la banque de l'infrastructure. Aucun emprunt ne sera effectué en dehors du programme d'emprunt du gouvernement du Canada. Ensuite, en tant qu'entité qui prend ces engagements, des fonds seront distribués à cette entité pour financer diverses ententes.

Le président : Est-ce que ce sera dans le fonds consolidé? Est-ce que ce sera dans le cadre du déficit, ou ailleurs? Supposons que vous empruntez un demi-milliard de dollars, 500 millions de dollars. Où figureront ces fonds en tant que dépenses? Seront-ils dans un bilan consolidé ou dans les emprunts? Comment savons-nous où l'argent est dépensé?

M. Campbell : C'est une excellente question, sénateur. Je suis ravi d'être de retour ici. Je peux clairement dire que l'intention ici est d'intégrer ces montants dans les bilans consolidés du gouvernement du Canada. Il a déjà annoncé à l'automne que 15 milliards de dollars du portrait financier sur 11 ans seront dépensés, puis consignés.

Dans une année, dans la mesure où la banque fait des transactions, les montants que le gouvernement fédéral garantit, les actifs nets, seraient imputés à ce budget de 15 milliards de dollars. Par conséquent, ces fonds seraient tirés des excédents du gouvernement du Canada et seraient consignés dans les bilans. Ce n'est pas un engagement hors bilan. C'est une transaction financière qui figure au bilan.

Le sénateur Day : Monsieur le président, ce sont là toutes d'excellentes questions que vous avez posées. Les réponses m'ont plu. Elles ont couvert un certain nombre de questions que je voulais poser.

Messieurs, nous nous sommes réunis à plusieurs occasions. Le sénateur Smith et moi-même avons eu l'occasion de discuter avec vous avant votre comparution devant le Comité des finances. Vous savez que la source de frustration du Comité des finances était les délais entre le moment où le gouvernement a annoncé tous ces investissements dans l'infrastructure et l'exécution des projets sur le terrain.

C'était toujours une question d'entente entre le gouvernement fédéral et les provinces. Avez-vous pris des mesures pour réduire ces délais pour aller de l'avant avec ce qui a été annoncé, à savoir les investissements dans l'infrastructure au Canada?

M. Fortin : C'est une remarque qu'on nous a faite très souvent. Je comprends votre argument, sénateur, lorsque vous avez parlé du délai entre l'annonce et le moment où les fonds ont été débloqués et le commencement des travaux. Comme je l'ai déjà mentionné, les travaux commencent parfois avant que le bulldozer soit sur le terrain. Des processus de planification et d'appel d'offres sont en cours.

Pour revenir à votre question visant à savoir si nous prenons des mesures pour simplifier ce processus, à court terme, nous avons essayé à la première étape du dernier budget de mettre en place une plus grande transparence à l'égard des projets qui ont été approuvés et des allocations publiques par les provinces. Les

agreements that we sign with provinces and territories are now public, so you can follow the progress of the provinces in terms of the projects.

We are looking at more innovative ideas for the longer term because phase one was two years. Now we are to get involved in something a bit longer term. We will be engaging the provinces and territories to see how we can address that particular challenge.

Senator Day: I'm interested in your comment, Mr. Fortin, when you were talking about Infrastructure Canada and the announced funding. You said that this also includes significant investment in infrastructure that promotes trade between our provinces and territories. We've done some work in relation to interprovincial trade.

Who is providing the vision for interprovincial trade and a corridor? For example, let's think in terms of a pipeline from Alberta to Saint John, New Brunswick. A lot of work will be going on in terms of getting rights-of-way and environmental studies. Who is doing that thinking for that infrastructure project interprovincially?

Mr. Fortin: Right now our agreements and partnerships with the various provinces, municipalities and territories are done on a project basis. They arrive with the projects. We look through the lenses of eligibility at those projects themselves.

What you're talking about is probably more of a broader policy type issue, but from an infrastructure point of view programs are designed to address various agendas and topics. I refer to challenges on transit and big communities and how we can put more accessibility in place.

Those are the lenses through which we are looking at it. The provinces and territories are bringing forward the projects. Our work with them is to make sure that the program designs are eligible and meet our terms and conditions.

Senator Day: It may be that the investment in some of this preliminary work won't show a lot of employment right away. We're trying to envisage a corridor — how wide we don't know — all the way across Canada from West to East and East to West that could accommodate transmission lines, fibre optics and a lot of different things.

There will have to be some environmental studies done. There will have to be some rights-of-way obtained. It may not be for a project that's going to go in there tomorrow. It may be 10 or 20 years from now, but the corridor will be there and established.

You will not get certain provinces to come forward with that when they want to build something immediately for their area, but is there any vision? If there is a vision at the federal level to bring this together, where is that? Is that within infrastructure or is that somewhere else in the Prime Minister's Office?

accords bilatéraux que nous signons avec les provinces et les territoires sont publics, alors on peut suivre les progrès qu'ils font dans les projets qu'ils mènent.

Nous examinons des idées novatrices à plus long terme, car la durée de la première phase était de deux ans. Nous nous lançons maintenant dans quelque chose à un peu plus long terme. Nous ferons participer les provinces et les territoires pour voir comment nous pouvons relever ce défi particulier.

Le sénateur Day : J'ai trouvé intéressante, monsieur Fortin, votre observation sur Infrastructure Canada et sur le financement annoncé. Vous avez également indiqué que cela inclut des investissements importants dans des infrastructures qui encouragent le commerce entre les provinces et les territoires. Nous avons fait du travail en matière de commerce interprovincial.

Qui fournit la vision en ce qui concerne le commerce interprovincial et un corridor? Par exemple, pensons à un pipeline qui part de l'Alberta pour se rendre à Saint John, au Nouveau-Brunswick. Il faudra faire beaucoup de travail pour obtenir des droits de passage et réaliser des études environnementales. Qui fait ce travail de réflexion pour un projet d'infrastructure interprovincial de la sorte?

M. Fortin : À l'heure actuelle, nos accords et nos partenariats avec les divers territoires, provinces et municipalités sont conclus par projet. Ils proposent les projets. Nous examinons s'il est possible de les mener à bien.

Ce dont vous parlez est probablement une question d'ordre politique plus globale, mais du point de vue des infrastructures, les programmes sont conçus pour régler divers points et sujets. Je fais allusion aux défis associés au transport et aux grandes communautés et à la façon dont nous pouvons assurer une plus grande accessibilité.

Ce sont là les facteurs que nous examinons. Les provinces et les territoires proposent les projets. Notre travail consiste à nous assurer qu'ils sont admissibles et répondent à nos modalités et conditions.

Le sénateur Day : Ce peut être que les investissements dans certains travaux préliminaires ne créent pas beaucoup d'emplois immédiatement. Nous essayons d'envisager un corridor — nous en ignorons la largeur — qui traverserait le Canada d'Ouest en Est et d'Est en Ouest pour les lignes de transmission, la fibre optique et bien d'autres choses.

Des études environnementales seront effectuées. Des droits de passage devront être obtenus. Ce n'est peut-être pas pour un projet qui sera exécuté demain. Ce peut être 10 ou 20 plus tard, mais le corridor sera établi.

Vous n'arriverez pas à convaincre certaines provinces si elles veulent construire une infrastructure immédiatement sur leur territoire, mais y a-t-il une vision? S'il y a une vision au niveau fédéral pour aller de l'avant, où est-elle? Est-ce dans le secteur des infrastructures ou ailleurs au Cabinet du premier ministre?

Mr. Fortin: It's in many places, I would say. As a department our work is really to implement the prioritization done by our various partners. They come forward with their proposals. We try to make sure they are complying with our program design.

There may be other programs in other departments that are more particularly designed to address broader types of things or that kind of issue that you raise.

Senator Day: You're not involved in that.

Mr. Fortin: We go with the prioritization that is done with our partners.

Senator Day: Short term and limited to what each province wants that will get them the most bang for the quick investment.

Mr. Fortin: We will get into a longer term type of thing in the future.

Senator Day: I hope so.

Mr. Fortin: We'll see the kinds of projects that are proposed to us. I referred earlier to two big assets like the ports of Montreal and New Brunswick and bridges between Detroit and Windsor. Those are addressing visionary types of challenges that Canada needs to address at the same time.

[Translation]

Senator Moncion: Regarding the federal government's infrastructure projects, certain points that were raised concerned the increase in productivity and revenue generated by the various projects. Like the Champlain Bridge, Windsor Bridge and various corridor projects, the Highway 407 project in Toronto will generate revenue, which makes it a very interesting project for investors.

What criteria do you use to make the Champlain Bridge, for instance, generate revenue and productivity? This same question applies to the Windsor Bridge, Montreal's light rail transit system and the light rail project on the Champlain Bridge. What type of planning do you do to foster productivity and revenue generation?

Mr. Fortin: As for the Champlain Bridge example, I think that your question is regarding the net value of these projects and the revenue they will generate. Perhaps my colleague could answer you regarding the objectives of the bank.

As to your question about the Champlain Bridge, the plan in the initial concept was to dedicate one corridor to public transit. We are currently holding talks with the Caisse de dépôt et placement and the Province of Quebec to see how we will meet that requirement.

Senator Moncion: This will generate revenue.

Mr. Fortin: Yes.

M. Fortin : C'est à plusieurs endroits, je dirais. En tant que ministère, notre travail consiste à mettre en œuvre les priorités établies par nos divers partenaires. Ils présentent des propositions. Nous essayons de nous assurer qu'elles cadrent avec la conception de notre programme.

Il peut y avoir d'autres programmes dans d'autres ministères qui sont plus particulièrement conçus pour tenir compte d'aspects plus vastes ou du type de questions que vous soulevez.

Le sénateur Day : Vous n'avez rien à voir là-dedans.

M. Fortin : Nous suivons les priorités établies avec nos partenaires.

Le sénateur Day : Il s'agit de projets à court terme qui se limitent à ce que chaque province veut et qui permettront d'obtenir le meilleur rendement sur des investissements rapides.

M. Fortin : Nous nous livrerons à des projets à plus long terme plus tard.

Le sénateur Day : Je l'espère.

M. Fortin : Eh bien, nous verrons bien le type de projets qu'on nous proposera. J'ai fait référence plus tôt à deux gros actifs comme les ports de Montréal et du Nouveau-Brunswick et les ponts entre Detroit et Windsor. Ces infrastructures règlent les problèmes de vision auxquels le Canada doit s'attaquer.

[Français]

La sénatrice Moncion : En ce qui concerne les projets d'infrastructure du gouvernement fédéral, certains points qui ont été soulevés avaient trait à l'augmentation de la productivité et aux revenus générés par les différents projets d'infrastructure. À l'instar du pont Champlain, du pont de Windsor et des différents corridors, le projet de l'autoroute 407 à Toronto est générateur de revenus, ce qui en fait un projet très intéressant pour les investisseurs.

Quels critères utilisez-vous, par exemple, pour rendre le pont Champlain générateur de revenus et de productivité? Cette même question s'applique au pont de Windsor, au système léger sur rail de Montréal et au projet de train léger sur le pont Champlain. Quel genre de planification faites-vous en fonction de la productivité et de la génération de revenus?

M. Fortin : Quant à l'exemple du pont Champlain, je pense que votre question porte sur la valeur nette de ces projets et sur les revenus qu'ils vont générer. Peut-être que mon collègue pourra vous répondre en ce qui concerne les objectifs de la banque.

Quant à votre question au sujet du pont Champlain, dans le concept de base, on avait prévu de consacrer un corridor pour le transport en commun. Nous sommes actuellement en pourparlers avec la Caisse de dépôt et placement et la province de Québec pour voir comment répondre à cette demande.

La sénatrice Moncion : C'est générateur de revenus.

M. Fortin : Oui.

Senator Moncion: For all of those who will be using it, is it the bridge as such that will generate revenue? We know that the Champlain Bridge was once a toll bridge, but that now it is not.

I think that the incentive to make the Champlain Bridge pay is to encourage people to use the light rail system, which will create a double incentive, because people will think: "If I have to pay to cross the bridge, I am going to take the train." So they would be ready to pay for their spot on the train, but they won't pay on the bridge. There is this whole issue of generating revenue, and later it becomes an asset that has a monetary value that can become very interesting for retirement funds.

Are projects examined with that in mind?

[English]

Mr. Campbell: Thank you for the question, senator. I don't want to comment on any specific project, but I can illustrate, going into the future, that we are setting up an instrument. As projects are thought up in the pipeline through whatever planning process at the municipal, provincial or federal level depending on the asset, we would now have an additional tool to help the planning of the particular project.

In some cases, many proponents are already thinking about revenue generating models of different assets to defray costs, to recover costs or for demand management and other incentives.

Without placing a value judgment on any of those options, if they were contemplating or if they might contemplate revenue it would be the key indicator for attracting any private sector investment because you would effectively be securitizing that revenue.

If you used user pricing of some variety to attract private investment, you would get productivity enhancements from the demand management, from the private sector discipline potentially and the lifecycle planning. Perhaps into the future, if you're bringing in those partners that want a long-term vision, you would even think about integrated planning: What is going on around the particular asset, whatever it tends to be.

You may derive positive externalities from that whole process. It's not the panacea; it is merely one option to think about when creating an asset. The premise is how we do more or something transformative that would not have otherwise been done.

We're creating another instrument. If you can crowd-in some private capital to do it, it is a win-win for all and there is more revenue available to build more public infrastructure.

Senator Moncion: I want to add: What if the government doesn't have any criteria? I'm sure the government does, but if the criteria are not built into the projects that are being presented you have some revenue generation but not for a long time. It's more of a cost. The cost is associated with building the bridges.

La sénatrice Moncion : Pour tous ceux qui l'utiliseront, est-ce le pont en tant que tel qui sera générateur de revenus? On sait que le pont Champlain a déjà été un pont à péage et qu'il ne l'est plus.

Je crois que l'incitatif à rendre le pont Champlain payant, c'est d'amener les gens à utiliser le train léger, ce qui crée un double incitatif, car les gens se diront : « Si ça me coûte quelque chose pour passer par le pont, je vais prendre le train ». Donc, ils seront prêts à payer leur place sur le train, mais ils ne paieront pas le pont. Il y a toute la question de la génération de revenus et, ensuite, ça devient un actif qui a une valeur monnayable qui peut devenir très intéressante pour les caisses de retraite.

Est-ce que les projets sont examinés dans cette optique?

[Traduction]

M. Campbell : Merci de la question, sénateur. Je ne veux pas me prononcer sur des projets précis, mais je peux vous démontrer que nous mettons sur pied un instrument. À mesure que des projets sont conçus pour le pipeline par l'entremise d'un processus de planification quelconque au niveau municipal, provincial ou fédéral, selon l'actif, nous disposerions désormais d'un outil additionnel pour favoriser la planification du projet.

Dans certains cas, de nombreux promoteurs pensent déjà à des modèles générateurs de revenus de différents actifs pour assumer les coûts, recouvrer des coûts, assurer la gestion de la demande et créer d'autres incitatifs.

Sans porter de jugement de valeur sur aucune de ces options, la génération de revenus serait l'indicateur clé pour attirer des investissements du secteur privé car on garantirait ces revenus.

Si on utilisait les prix pour utilisateurs pour attirer des investissements privés, on pourrait améliorer la productivité à partir de la gestion de la demande, de la discipline du secteur privé et de la planification du cycle de vie. À l'avenir peut-être, si l'on fait intervenir ces partenaires qui veulent une vision à long terme, on songerait également à la planification intégrée : Que se passe-t-il avec l'actif, peu importe ce qu'il a tendance à être?

Tout ce processus peut entraîner des répercussions externes positives. Ce n'est pas la panacée; ce n'est qu'une option à laquelle réfléchir lorsque nous créons un bien. L'idée est de déterminer comment faire plus ou apporter une transformation qui n'aurait autrement jamais été apportée.

Nous créons un autre instrument. Si l'on peut attirer des capitaux privés pour le faire, c'est une solution gagnante pour tout le monde, et il y a plus de recettes disponibles pour construire des infrastructures publiques.

La sénatrice Moncion : Je veux ajouter ceci : qu'arrive-t-il si le gouvernement n'a aucun critère? Je suis certain qu'il en a, mais si les critères ne sont pas intégrés aux projets qui sont présentés, il faudra beaucoup de temps avant que des recettes soient générées. C'est plus une question de coût. Le coût est associé à la construction des ponts.

I understand that trade will be enhanced, but there has to be more revenue generation and criteria around these infrastructure projects so that they remain interesting forever.

Highway 407 was the best example. When Mr. Sabia was here a couple of weeks ago, he wanted to invest in it. He would like to buy a piece of Highway 407. When Highway 407 was built they said that no one would use it. What happened?

Mr. Campbell: Thank you for that clarification, senator. In terms of any future project in which the bank would be involved, by definition it would not be just financing the construction. It would be financing the lifecycle and the asset in the long term. Institutional investors, be they pension funds or others, want long-term assets that derive revenue over the long term. There is a match there of public interest.

All governments are learning from past experiences. Whether you view them positively or negatively, they are all instructive, going forward. The premise is to give more options to planners, to investors, and to those who are stewards of the asset to say in certain circumstances: "Maybe we could do it differently."

In one circumstance maybe a traditional P3 design, build, operate, finance, and maintain is appropriate. In another one perhaps you could attract some revenue generating that would allow for a long-term arrangement with the private sector and the public proponent. Again that's a win-win.

The objective is to try to create an instrument, perhaps a niche instrument at the start, and walk before it runs to see if we can have more of these projects in Canada built.

Senator Wallin: Thank you to both of you. The \$35 billion is a lot of money but in the context of these projects it may not be enough.

Please correct me, but my sense is that in your transit focus or your bridge focus, Champlain and Gordie Howe, you're looking at important but smaller projects that seem to be more centred in the 100 miles north of the U.S. border where most people live. First, is that the case? Then we will go on to the second point, which is something farther north than the 100-mile population concentration base.

Mr. Fortin: Are you talking about for the bank?

Senator Wallin: Yes.

Mr. Campbell: You mentioned the \$35 billion at the beginning and the \$15 billion. This is in the context of the \$187 billion over 11 years, so there is a lot of public funding.

Je sais que les échanges commerciaux augmenteront, mais il faut une meilleure production de recettes et des critères entourant ces projets d'infrastructure pour qu'ils demeurent intéressants pour toujours.

L'autoroute 407 était le meilleur exemple. Lorsque M. Sabia a témoigné il y a quelques semaines, il voulait investir dans ce projet. Il aimerait faire l'acquisition d'un tronçon de l'autoroute 407. Lorsqu'il a été construit, les promoteurs ont dit que personne ne l'utiliserait. Que s'est-il passé?

M. Campbell : Merci de cette précision, sénateur. Pour ce qui est des projets futurs où la banque participerait, par définition, elle ne serait pas seulement responsable de financer la construction. Elle financerait le cycle de vie du projet et le bien à long terme. Les investisseurs institutionnels, que ce soit des caisses de retraite ou autres, veulent des actifs à long terme qui produisent des recettes à long terme. C'est dans l'intérêt public.

Tous les gouvernements tirent des leçons de leurs expériences passées. Qu'on les considère comme étant positives ou négatives, elles sont toutes utiles pour l'avenir. L'idée est d'offrir plus d'options aux urbanistes, aux investisseurs et aux gardiens du bien pour pouvoir dire, dans certaines circonstances, « Nous aurions peut-être pu faire les choses différemment ».

Dans une situation, un modèle traditionnel de conception, de construction, d'exécution, de financement et d'entretien peut être approprié. Dans une autre, vous pourriez générer des revenus qui permettraient la conclusion d'une entente à long terme avec le secteur privé et le promoteur public. Là encore, c'est une situation où tout le monde y gagne.

L'objectif est de créer un instrument, peut-être qui vise un créneau au départ, et de le mettre progressivement en œuvre pour voir si nous pouvons mener un plus grand nombre de ces projets au Canada.

La sénatrice Wallin : Merci à vous deux. La somme de 35 milliards de dollars peut sembler être beaucoup d'argent, mais dans le cadre de ces projets, ce pourrait être insuffisant.

Corrigez-moi si je me trompe, mais j'ai l'impression qu'en mettant l'accent sur les transports en commun et vos ponts Champlain et Gordie Howe, vous avez là des projets importants mais de plus petite taille qui semblent être plus centralisés dans les 100 milles au nord de la frontière américaine où la majorité des gens vivent. Dans un premier temps, est-ce le cas? Puis nous passerons à la seconde étape, qui est plus au nord des 100 milles où la population est concentrée.

M. Fortin : Dites-vous que c'est pour la banque?

La sénatrice Wallin : Oui.

M. Campbell : Vous avez mentionné les 35 milliards de dollars au début et les 15 milliards de dollars. C'est 187 milliards de dollars sur 11 ans, si bien qu'il y a beaucoup de financement public.

With the intent, the spirit and the premise of the bank of course the government will come forward. This could be a potential vehicle for a project anywhere in Canada. It really depends on the nature of the project that it would support, whether it's a municipal, provincial or federal. Is it in the North? What type is it?

Priority determinations are already reflected in the government's plan for projects that would be on the pipeline. We hope there's good planning and good prioritization of what is in the pipeline for projects the bank would potentially partner with.

Over the long run you would have a vehicle that would be looking at major projects of scale, and also those that are small and potentially investable. In the future we could look at potentially bundling smaller projects. That takes some work, but clearly this is about thinking innovative and transformative. It could be anywhere in Canada.

Senator Wallin: I realize the book has been written, but given your understanding would this kind of corridor project that we've looked at — and I say northern because it's out of the population base — be something on the books, or would you be tending to look at it in the smaller projects?

Would you do something that would cover one chunk of a pipeline and maybe some communications equipment and then bundle after the fact rather than saying yes, let's take on this big huge new national project? There doesn't seem to be an appetite for that kind of approach. It is, rather, do the bits and join them up after.

Mr. Campbell: I would say, at least in the initial concept of the bank as an instrument, we don't want to overwhelm it with excessive expectations. We will let the proponents decide because it's an option for them, particularly provinces and municipalities. We will let the market determine in the sense that the investors will determine.

Like any major infrastructure project, whether national or part of a big municipality, they are all integrated with something. Both the planners and the private sector will look at how we can congregate a big enough piece to make it manageable and investable to do the due diligence and determine the economics around a specific part of the project.

Whether that's one of many or on its own, there has to be a degree of practicality to what you're attaching contracts and investing in.

Compte tenu de l'intention, de l'esprit et de la prémisse de la banque, le gouvernement fera bien entendu sa part. Ce serait un vecteur éventuel pour mener à bien un projet n'importe où au Canada. Cela dépend vraiment de la nature du projet qu'il appuierait, que ce soit un projet municipal, provincial ou fédéral. Est-ce dans le Nord? De quel type de projet s'agit-il?

Les priorités sont déjà établies dans la planification des projets du gouvernement en lien au pipeline. Nous espérons qu'il y aura une bonne planification et des bons mécanismes d'établissement des priorités concernant les volets des projets où la banque pourrait s'associer avec les responsables.

À long terme, on aurait un vecteur qui examinera des projets d'envergure, qui sont également de petite taille et dans lesquels on pourrait éventuellement investir. À l'avenir, nous pourrions envisager de regrouper des projets de plus petite taille. C'est exigeant, mais c'est clairement pour apporter des changements novateurs et transformateurs. Ce pourrait être fait n'importe où au Canada.

La sénatrice Wallin : Je suis consciente que le bilan a été rédigé, mais si je me fie à ce que vous dites, ce type de projet de corridor que nous avons examiné — et je dis que c'est un projet du Nord parce qu'il est situé à l'extérieur de la région où la population est concentrée — serait-il comptabilisé, figurerait-il dans les livres comptables, ou auriez-vous tendance à le considérer comme faisant partie des projets de plus petite taille?

Feriez-vous quelque chose qui couvrirait une partie d'un pipeline et peut-être certains équipements de communications, pour ensuite regrouper différents projets après coup plutôt que d'accepter d'exécuter ce nouveau projet national de grande envergure? On ne semble pas vouloir ce type d'approche. On veut plutôt mener plusieurs projets de petite taille et les regrouper par la suite.

M. Campbell : Je dirais, à tout le moins dans le cadre du concept initial où la banque est un instrument, que nous ne voulons pas l'inonder d'attentes exagérées. Nous laisserons les promoteurs décider car c'est une option qui s'offre à eux, et plus particulièrement les provinces et les municipalités. Nous laisserons le marché décider, c'est-à-dire que les investisseurs décideront.

Tous les projets d'infrastructure d'envergure, que ce soit des projets nationaux ou des projets menés par de grandes municipalités, sont toujours intégrés à quelque chose. Les urbanistes et le secteur privé examineront comment nous pouvons rassembler une partie suffisamment importante du projet pour qu'il soit possible de le gérer et d'investir afin de faire preuve de diligence raisonnable et d'établir les facteurs économiques entourant une partie précise du projet.

Que ce soit l'un parmi tant d'autres ou un projet individuel, il faut qu'il y ait un certain niveau d'esprit pratique entourant les contrats et les investissements.

[Translation]

Senator Ringuette: Mr. Fortin, you spoke about your provincial partners, and the territorial and municipal ones. However, in your presentation you did not mention any partnerships with the aboriginal communities. How do project requests for infrastructure for aboriginal communities work?

Mr. Fortin: In those cases, the territorial and provincial jurisdictions must hold consultations and engage those communities. When the projects are submitted to us, we attest that the consultations took place.

Also, if I may, our agreements are signed with the territories and the provinces, as I mentioned earlier. Those entities must conduct their consultation process to establish the order of priority of the projects.

Senator Ringuette: Even if, legally, the territory is administered by the federal government and the communities are its responsibility in large measure, when it comes to economic development under the auspices of the department, the provinces must conduct those consultations, and not the department.

Mr. Fortin: We ensure that the conditions are respected. The same laws and jurisdictions apply at that point. We follow a process to make sure of this.

Senator Ringuette: Who ensures that the necessary funding is in place for the infrastructure requests? Suppose we follow the ordinary process. You ask the provinces to prepare a list, to consult the entities and municipalities on their territory, and then the aboriginal communities. You ask them to prepare a list of priority infrastructure projects. At the provincial and municipal levels, that priority infrastructure project list has a financial component. A financial obligation has to be set out.

So who has the financial responsibility regarding the participation of the aboriginal communities in the infrastructure projects?

Mr. Fortin: Could you be more specific? You are talking about the financial aspect?

Senator Ringuette: My question is very simple. In an infrastructure program, the federal government contributes financially, as does the provincial government, and most of the time the municipal government does as well, if we are talking about municipal infrastructure.

[Français]

La sénatrice Ringuette : Monsieur Fortin, vous parlez de vos partenaires provinciaux, territoriaux et municipaux. Toutefois, vous ne parlez pas, dans votre présentation, de partenariat avec les communautés autochtones. Comment se font les demandes de projets en infrastructure pour les communautés autochtones?

M. Fortin : Dans ces cas, les juridictions territoriales et provinciales doivent tenir des consultations et engager ces communautés. Lorsque les projets nous sont présentés, nous attestons que les consultations ont eu lieu au moment où les projets sont soumis.

De la même façon, si je puis me permettre, nos ententes sont signées avec les territoires et les provinces, comme je le mentionnais un peu plus tôt. Ces entités doivent mener leur processus de consultation pour établir l'ordre de priorité des projets.

La sénatrice Ringuette : Même si, légalement, le territoire est administré par le gouvernement fédéral et que les communautés sont sous sa responsabilité, en grande partie, pour ce qui est du développement économique, par l'intermédiaire du ministère, ce sont les provinces qui doivent mener les consultations et non le ministère.

M. Fortin : Nous nous assurons que les conditions sont respectées. Les mêmes lois et juridictions s'appliquent à ce moment-là. Nous avons un processus à suivre pour nous en assurer.

La sénatrice Ringuette : Qui s'assure que le financement nécessaire a été prévu pour les demandes en infrastructure? Supposons que l'on suive le processus naturel. Vous demandez aux provinces de dresser une liste, de consulter les entités et les municipalités sur leur territoire, puis les communautés autochtones. Vous leur demandez de faire une liste des projets en infrastructure qui sont prioritaires. Cette liste d'infrastructures prioritaires, aux niveaux provincial et municipal, a une composante financière. Une obligation financière doit être démontrée.

Alors, qui aura la responsabilité financière en ce qui concerne la participation des communautés autochtones aux projets d'infrastructure?

M. Fortin : Pouvez-vous être plus spécifique? Vous parlez de la part financière?

La sénatrice Ringuette : Ma question est très simple. Dans un programme d'infrastructure, il y a une participation financière du gouvernement fédéral, une participation financière du gouvernement provincial et, la plupart du temps, une participation financière du gouvernement municipal, s'il s'agit d'une infrastructure municipale.

Mr. Fortin: It depends on the program. You are talking about financial responsibility being split one third, one third and one third. It could be the Small Communities Fund. However, there can be other programs where the proportion is not one third, one third and one third, and that are the responsibility of the provincial and federal governments.

Senator Ringuette: I understand that you have some 30 infrastructure programs, and that you can probably make everything as foggy as possible.

Mr. Fortin: I don't know all of them by heart, Senator.

Senator Ringuette: Once the consultation process is complete among the partners — according to what you say the provinces are responsible for consulting the aboriginal communities — who is responsible for the funding of an infrastructure project in an aboriginal community?

Mr. Fortin: For a project on aboriginal territory?

Senator Ringuette: Yes.

Mr. Fortin: At that point, a consultation is conducted with the community. Then we verify to see whether the financial structure from the province is adequate.

Senator Ringuette: So, you are saying that the federal government has no financial involvement in the requests for infrastructure projects to be carried out in aboriginal communities.

Mr. Fortin: Yes, but in this case we may be talking about other programs that are not Infrastructure Canada programs. We may be talking about other departments. These may be the programs you are referring to. We go by the priorities established by the provinces and territories in those territories and provinces.

Senator Ringuette: We can understand why the aboriginal communities speak to us about their infrastructure needs, be it for economic development in the northern corridor or elsewhere. In fact, there is a sort of devolution of responsibility with regard to the infrastructure needs to underpin economic development in those aboriginal communities. I am trying to get an answer, and you talk to me about your 30-odd programs. The program doesn't matter. You say you have federal-provincial-municipal partnerships. That type of partnership, in the 30 different programs, should also include a partnership with the aboriginal communities, wherever they are on the Canadian territory.

Mr. Fortin: I understand, Senator. However, programs cannot overlap. The needs of those communities can be handled through other programs that do not belong to Infrastructure Canada. Our role is to ensure that we respond to those needs thanks to other programs that may exist within other departments. When projects are submitted to us by the provinces and the territories as

M. Fortin : Cela dépend du programme. Vous parlez d'un tiers, un tiers et un tiers. Ce peut être le Fonds des petites collectivités. Par contre, il peut y avoir d'autres programmes dont la proportion n'est pas d'un tiers, un tiers, un tiers, mais qui sont du ressort de la province et du gouvernement fédéral.

La sénatrice Ringuette : Je comprends que vous avez quelque 30 programmes d'infrastructure et que vous pouvez probablement mettre du brouillard partout où c'est possible.

M. Fortin : Je ne les connais pas tous par cœur, sénatrice.

La sénatrice Ringuette : Une fois le processus de consultation complété entre les partenaires — selon ce que vous dites, ce sont les provinces qui sont responsables de la consultation auprès des communautés autochtones —, qui est responsable, pour un projet d'infrastructure réalisé dans une communauté autochtone, du financement de cette partie?

M. Fortin : Pour un projet qui serait réalisé sur un territoire autochtone?

La sénatrice Ringuette : Oui.

M. Fortin : À ce moment-ci, une consultation est menée avec la communauté. Puis, nous vérifierons si le montage financier est adéquat de la part de la province.

La sénatrice Ringuette : Donc, vous dites que le gouvernement fédéral n'a aucune implication financière dans les demandes de projets d'infrastructure qui sont réalisés au sein des communautés autochtones.

M. Fortin : Oui, mais dans ce cas, on parle peut-être d'autres programmes qui ne relèvent pas d'Infrastructure Canada. On parle peut-être d'autres ministères. Ce sont peut-être les programmes auxquels vous faites référence. Nous fonctionnons en fonction des priorités établies par les provinces et les territoires dans ces territoires et ces provinces.

La sénatrice Ringuette : On peut comprendre pourquoi les communautés autochtones nous parlent de leurs besoins en infrastructure, que ce soit pour le développement économique dans le corridor du Nord ou ailleurs. En réalité, il y a un genre de dévolution de la responsabilité en ce qui a trait aux besoins en infrastructure liés au développement économique de ces communautés autochtones. J'essaie d'avoir une réponse, et vous me parlez de vos quelque 30 programmes. Peu importe le programme. Vous dites que vous avez un partenariat fédéral-provincial-municipal. Ce genre de partenariat, pour les 30 différents programmes, devrait aussi inclure un partenariat avec les communautés autochtones, peu importe où elles se trouvent sur le territoire canadien.

M. Fortin : Je comprends, sénatrice. En même temps, il ne peut pas y avoir de chevauchement des programmes. Les besoins de ces communautés peuvent être traités par l'intermédiaire d'autres programmes qui ne relèvent pas d'Infrastructure Canada. Notre rôle est de nous assurer que nous répondons à ces besoins grâce à d'autres programmes qui existent peut-être au sein d'autres

priorities, there is a consultation process that ensues. As regards the funding, these are projects that will be carried out in the provinces, municipalities or the territories in the Canadian North.

Senator Ringuette: Do you work in partnership with the Department of Indigenous and Northern Affairs Canada?

Mr. Fortin: We consult other departments, including that one, yes.

[English]

Senator Enverga: Thank you for your presentation. I received a lot of answers from you already, but are there projects right now that you have been building or planning that you consider to be part of the national corridor? Is there anything like that right now: Just put another line from point A to point B there and that will complete the whole works?

Mr. Fortin: I will need more detail in terms of the corridor itself. Are you talking about the Canada-U.S. trade corridor? What are you talking about?

Senator Enverga: I am talking about the northern corridor that we are studying.

Mr. Fortin: There are so many projects taking place that I will have to see if those match the corridor you mention.

Senator Enverga: You have no definite idea about that.

What about the infrastructure bank? You mentioned that you were doing this and that people will be taking risks. We are asking private entities to join in that. What kind of risk do private investors have? Can they lose their whole investment because a project was unsuccessful? Is that possible?

Mr. Campbell: Senator, every infrastructure project which has an economic business model is all about managing risk, whether or not it is done purely on the public side or through a P3 or potentially through some other arrangement.

The objective would be to build robust covenants and legal arrangements to ensure the viability of a project in the sense that it would move forward, be completed and would continue to operate.

There are instances of default that happen in many kinds of transactions. All kinds of legal agreements will be put in place to ensure that asset continues to move forward. It's more like a hierarchy of how assets are valued and exchanged.

The party who is buying risk may have to absorb that risk. Usually that will come at some financial cost if a private sector is willing to invest so much in a project. The deal terms suggest whatever happens under certain conditions. If it doesn't meet

ministères. Lorsque les projets nous sont soumis par les provinces et les territoires comme étant prioritaires, il y a un processus de consultation. Quand on arrive au financement, on parle de projets qui sont réalisés sur le territoire de provinces, de municipalités ou des territoires du Nord canadien.

La sénatrice Ringuette : Travaillez-vous en partenariat avec le ministère des Affaires autochtones et du Nord?

M. Fortin : Nous sommes en consultation avec les autres ministères, y compris celui-là, oui.

[Traduction]

Le sénateur Enverga : Merci de votre exposé. J'ai déjà obtenu de nombreuses réponses de votre part, mais y a-t-il des projets à l'heure actuelle que vous avez créés ou planifiés que vous considérez comme faisant partie du corridor national? Y a-t-il des projets comme ceux-là à l'heure actuelle? Y a-t-il un projet pour construire un corridor d'un point A à un point B qui achèvera les travaux?

M. Fortin : J'aurais besoin de plus de détails sur le corridor. Parlez-vous du corridor de commerce entre le Canada et les États-Unis? À quoi faites-vous allusion?

Le sénateur Enverga : Je parle du corridor nordique que nous sommes en train d'étudier.

M. Fortin : Il y a tellement de projets en cours que je vais devoir vérifier s'ils correspondent au corridor que vous mentionnez.

Le sénateur Enverga : Vous n'en êtes donc pas certains.

Qu'en est-il de la Banque de l'infrastructure? Vous avez dit que vous faites cela, et que les gens devront prendre des risques. Nous demandons donc à des entités privées de se joindre au projet, mais quels risques ces investisseurs privés courent-ils? Peuvent-ils perdre la totalité de leur investissement parce qu'un projet a échoué? Serait-ce possible?

M. Campbell : Sénateur, tout projet d'infrastructure dont le modèle de gestion est fondé sur l'économie consiste surtout à gérer le risque, que le projet relève exclusivement du public, d'un partenariat public-privé, ou PPP, ou d'un autre arrangement.

L'objectif serait donc de prévoir des clauses restrictives et des dispositions juridiques solides afin d'assurer la viabilité du projet, c'est-à-dire que le projet pourra aller de l'avant, être achevé et poursuivre ses activités.

Il peut y avoir des défauts de paiement dans de nombreuses transactions. Toutes sortes de dispositions juridiques peuvent être mises en place pour veiller à ce que l'actif continue son chemin. Elles ressemblent plutôt à une structure hiérarchique entourant la valorisation et l'échange de biens.

L'entité qui achète un risque peut devoir assumer celui-ci, ce qui entraîne habituellement des coûts si une organisation privée est disposée à investir autant dans un projet. Les modalités de l'entente définissent ce qui se passe dans certaines conditions. Si

certain expectations they will have to absorb those losses. That is what will happen. The losses will be transferred commensurate with the level of risk being apportioned in the contracting.

Senator Smith: Mr. Campbell, Michael Sabia from Caisse de dépôt came before us. They talked to the Province of Quebec about the concept of the 67-kilometre train system to replace the existing problems and congestion with collective transportation. He was very clear about what the province said: “Yes, that is great, but we will not pay for it.”

He said, “Okay, I will pay for it, but I will take full control of the planning, execution, engineering, delivery and running it over the life of the program. We are in this to make a return for the pensioners of Quebec, who are our shareholders.”

With the infrastructure bank will this mean the major pension funds that want to be involved will only do it on one basis, that they can make a return? If they work on projects with the federal government where they can make a return through the infrastructure bank, what does that mean for the federal government’s infrastructure funds and departments, the other part of the \$186 billion?

What does that mean for those social housing projects that don’t return the same amount of return as the electric train system will in Montreal? Will that mean that the government will basically use debt with very low returns and have a difficult time justifying the returns of infrastructure money invested from that section, and the people from the pension funds will not be cherry-picking but will be in a substantially more powerful position to influence and control the bank?

Mr. Campbell: That is a very sophisticated question for me to answer.

I don’t want to comment on any specific projects, including the REM project in Montreal currently before the government and multiple governments in play, but I can talk in illustrations.

In the first instance, if a pension fund or another private player went to a proponent and said they were willing to absorb all the risk and there would be no need for any government money, then there would be no need for the bank. That’s what our normal financial institutions do.

In certain cases there would be a public priority determination that whatever it is someone’s proposing it likely would have been funded in part or in whole through other bilateral agreements or programs or by a province.

If you structure this opportunity in the right way and there is an appropriate risk transfer — and “risk” means the institutional investor may not get the return it wants or it may not happen

l’entité ne répond pas aux attentes, elle devra absorber les pertes. C’est ce qui va se passer. Les pertes seront donc transférées proportionnellement au niveau de risque réparti dans le contrat.

Le sénateur Smith : Monsieur Campbell, le représentant de la Caisse de dépôt, Michael Sabia, a comparu devant notre comité. Son organisation a discuté avec la province de Québec du projet de réseau ferroviaire de 67 kilomètres qui vise à régler les problèmes de congestion au moyen du transport collectif. Il a très clairement rapporté la réponse de la province : « C’est une idée formidable, mais nous n’allons pas en payer la note. »

M. Sabia a rétorqué à la province que son organisation allait payer, mais qu’elle assumerait alors le plein contrôle de la planification, de l’exécution, de l’ingénierie, de la prestation du service et de la gestion des activités pendant toute la durée de vie du programme. Son objectif est d’obtenir un rendement pour les retraités du Québec, qui sont les actionnaires de la Caisse de dépôt.

Pour ce qui est de la Banque de l’infrastructure, cela veut-il dire que les principaux fonds de pension qui souhaitent participer ne le feront qu’à la condition de pouvoir obtenir un rendement? S’ils participent à des projets fédéraux qui leur permettent d’obtenir un rendement grâce à la Banque de l’infrastructure, qu’est-ce que cela signifie pour les fonds fédéraux destinés à l’infrastructure et pour les ministères, qui représentent l’autre partie des 186 milliards de dollars?

Qu’est-ce que cela signifie pour les projets de logements sociaux qui n’affichent pas le même rendement que celui auquel on s’attend pour le réseau de train électrique de Montréal? Cela veut-il dire que le gouvernement se servira essentiellement de dettes à très faibles taux de rendement, et qu’il aura du mal à justifier le rendement des fonds d’infrastructure investis dans ce secteur? Est-ce que les responsables des caisses de retraite ne choisiront peut-être pas seulement ce qui leur plaît, qu’ils seront plutôt bien mieux placés pour influencer et contrôler la banque?

M. Campbell : Vous me demandez de répondre à une question fort complexe.

Je ne veux pas commenter des projets précis, y compris le projet du Réseau électrique métropolitain, ou REM, à Montréal, qui est actuellement étudié par le gouvernement et les différentes instances touchées. Je peux toutefois vous illustrer mes propos.

Dans un premier temps, disons qu’un fonds de pension ou un autre joueur privé disait à un promoteur qu’il est prêt à assumer tous les risques et qu’il n’a besoin d’aucun denier public. Dans ce cas, la banque ne serait pas nécessaire. C’est justement le travail de nos institutions financières normales.

Dans certains cas, il faudrait établir des priorités publiques de sorte que tout ce qu’une personne propose aurait probablement été financé en partie ou en totalité par d’autres accords ou programmes bilatéraux, ou par une province.

Si tout est bien structuré et que le transfert du risque est approprié — par « risque », j’entends que l’investisseur institutionnel pourrait ne pas obtenir le rendement souhaité, ou

depending on how it flows — it would free up scarce resources of the province, municipality or federal government to allocate money elsewhere.

Whatever the public infrastructure project is, the premise would be that it would still require some public support to make it viable. The role of the bank would be: How do you leverage federal support as minimally as possible to make that deal economically viable for the two parties, without underpricing or subsidizing that project any more than you would have to do to make it work?

It's a complicated question; I apologize for the complicated response.

You were referring to other government priorities. The objective here is that the government is doubling its funding of infrastructure. Many of the provinces are doing the same. This is one tool in the tool kit to do a certain type of transformative project. The premise is that the more we can crowd-in private investment in certain types of infrastructure, the more it will free up resources that will go into other social and economic infrastructure.

Senator Smith: What is getting at me is when you look back at the first railway that was built, who was behind the first railway? It was the federal government, if I understand correctly, with major Canadian players like the Ogilvie family with the Ogilvie Flour Mills and other people throughout Canada. It was a national program.

The highways connecting to the St. Lawrence Seaway created the southern corridor, which is with our biggest trade partner, the U.S. Again that was a visionary program that the government got involved in.

When you hear Senator Tannas, Senator Wetston and Senator Day ask the questions of Mr. Fortin, it's not a criticism, but Mr. Fortin specifically says, "The provinces come to us and speak to us about projects."

We are talking about a transformative project and trying to study the concept of corridor across the northern part of our country. Who will take the leadership in that? The provinces will only come in once somebody steps up to the plate and says, "We need you all with us."

I am not seeing that in the answer. If that is not part of your mandate, there is no problem, Mr. Fortin. It's not a criticism, but should it be an opportunity for the federal government if we are doing a transformative project, a big one? The Port of Vancouver was great and Prince Rupert was great. We had our largest crop

que le projet pourrait ne pas aller de l'avant suivant la façon dont les choses se déroulent —, cela permettrait de dégager les maigres ressources de la province, de la municipalité ou du gouvernement fédéral, puis d'investir ailleurs.

Quel que soit le projet d'infrastructure publique, on part du principe qu'il aurait encore besoin d'un soutien public pour être viable. Le rôle de la banque serait donc de trouver comment tirer le meilleur du soutien fédéral et l'utiliser le moins possible afin que l'entente soit viable sur le plan économique pour les deux parties, sans sous-évaluer les prix ni subventionner le projet plus qu'il n'en faut pour qu'il fonctionne.

C'est une question complexe; je m'excuse si ma réponse l'est tout autant.

Vous avez parlé d'autres priorités gouvernementales. L'objectif ici, c'est que le gouvernement double son financement des infrastructures. D'ailleurs, beaucoup de provinces font de même. Il s'agit d'un des outils de la trousse qui permet de réaliser un certain type de projet transformateur. Le principe, c'est que plus nous pourrions attirer des investissements privés dans certaines infrastructures, plus nous libérerons des ressources qui pourront servir à la mise en place d'autres infrastructures sociales ou économiques.

Le sénateur Smith : Voici ce qui m'interpelle. Si l'on pense au premier chemin de fer à voir le jour, qui était derrière le projet? C'était le gouvernement fédéral, si ma mémoire est bonne, en collaboration avec de grands joueurs canadiens comme la famille Ogilvie et Les Minoteries Ogilvie Ltée, ainsi que d'autres personnes de partout au pays. C'était un programme national.

Le réseau routier qui relie la Voie maritime du Saint-Laurent a donné lieu au corridor sud, qui nous donne accès à notre plus grand partenaire commercial, les États-Unis. Il s'agit encore une fois d'un programme visionnaire auquel le gouvernement a participé.

Lorsque vous entendez le sénateur Tannas, le sénateur Wetston et le sénateur Day poser des questions à M. Fortin, ce n'est pas une critique, mais M. Fortin dit précisément que les provinces viennent lui parler de leurs projets.

Nous discutons d'un projet transformateur et essayons d'étudier un concept de corridor qui traverserait les régions nordiques de notre pays. Qui sera à la tête du projet? Les provinces interviendront seulement lorsqu'une personne prendra l'initiative et leur dira que nous avons besoin de leur collaboration.

Je ne vois rien de tel dans la réponse. Si cela ne fait pas partie de votre mandat, il n'y a aucun problème, monsieur Fortin. Ce n'est pas une critique, mais le gouvernement fédéral devrait-il saisir cette occasion si nous réalisons un projet transformateur d'envergure? Le port de Vancouver était un excellent projet, tout

of wheat in 2014 with 77 million metric tons, but we couldn't get it to port because we didn't have enough railcars and we didn't have enough track. We were blocked.

There has to be conceptual understanding of the role that the federal government will take. It's a question I put out to you to take back to the people in your areas of responsibility. Who do we speak to in order to make the message clear that if there is to be a transformative project the feds will have to step up?

Mr. Fortin: May I add to the question, Senator Smith, which you asked us? We will put some thought around that wisdom.

[Translation]

We often hear about transformative projects, but we also hear about the needs of smaller communities. The entities that can meet the needs of these communities are the municipalities, the provinces and territories. That is the beauty of Canada. We try to produce a series of programs so that we can examine the more strategic, global and international needs to make Canada more competitive. Our communities have needs, and we try to meet those at the same time.

Senator Smith: We agree with that. What we are trying to say is that you are spokespeople who can convey the message to other orders of government that they must examine other aspects. Your vision is perfect; however, we are talking about another vision for the next step in the development of the Canadian economy.

[English]

Mr. Campbell: To supplement, senator, pertaining to the bank, it will specifically be intended to promote transformative projects.

To be clear, what Mr. Fortin was talking about was a lot of our bilateral agreements where partnerships with our provinces are really cornerstone. The bank is meant to be an instrument on the side that could be used for provinces, territories, indigenous communities and federal departments involved in visioning exercises. Indian Affairs, Natural Resources or Environment could come forward and say, "We may have a project. We may have something that comes outside of a vision. Do we think this is bankable?" We would hope the bank would become the interface to help them to become a reality.

In that respect we would envision the bank, at least in that instrument, being the agent to consult and advise whether or not there could be some private financing along with public financing for some of these ideas, whether it's indigenous.

comme celui de Prince Rupert. Nous avons obtenu notre récolte de blé la plus abondante en 2014, avec 77 millions de tonnes métriques, mais nous ne pouvions pas l'acheminer au port parce qu'il nous manquait de wagons et de voies ferrées. Nous étions coincés.

Il faut avoir une compréhension conceptuelle du rôle que le gouvernement fédéral va assumer. C'est une question que je vous pose afin que vous la transmettiez aux gens de vos domaines de compétence. À qui devons-nous nous adresser pour que le message soit clair, à savoir que le gouvernement fédéral devra intervenir pour qu'il y ait un projet transformateur?

M. Fortin : Sénateur Smith, puis-je ajouter quelque chose à propos de votre question? Nous allons réfléchir à ces sages paroles.

[Français]

On entend souvent parler des projets transformateurs, mais, en même temps, on entend aussi parler des besoins des petites collectivités. Les entités qui peuvent répondre aux besoins de ces collectivités sont les municipalités, les provinces et les territoires. C'est ce qui fait la beauté du Canada. On essaie de produire une série de programmes afin de nous pencher sur les besoins plus stratégiques, plus globaux et plus internationaux dans le but de rendre le Canada compétitif. Il y a des besoins dans nos collectivités, et on essaie d'y remédier en même temps.

Le sénateur Smith : Nous sommes d'accord avec cela. Ce que nous essayons de dire, c'est que vous êtes des porte-parole pour transmettre aux autres ordres de gouvernement le message qu'ils doivent examiner d'autres éléments. Votre vision est parfaite; par contre, nous parlons d'une autre vision pour la prochaine étape dans le développement de l'économie canadienne.

[Traduction]

M. Campbell : En ce qui a trait à la banque, sénateur, sachez que celle-ci sera justement destinée à promouvoir les projets transformateurs.

J'aimerais préciser que M. Fortin a parlé de bon nombre de nos ententes bilatérales, qui reposent essentiellement sur nos partenariats avec les provinces. La banque est censée être un instrument complémentaire à la disposition des provinces, des territoires, des communautés autochtones et des ministères fédéraux qui participent à des exercices de visualisation. Il se pourrait qu'Affaires indiennes, Ressources naturelles ou Environnement Canada nous dise avoir un projet faisant suite à une vision, puis nous demande si c'est négociable en banque. Nous espérons que la banque devienne l'entité qui les aidera à concrétiser leur projet.

En ce sens, nous prévoyons que la banque, du moins dans ce cas-là, devienne la ressource à consulter pour savoir si un financement privé pourrait accompagner le financement public de certaines de ces idées, notamment dans le milieu autochtone.

Senator Campbell: I am following up on Senator Ringuette's question. I note that you have a long established relationship with provinces, territories and municipalities. Given the focus that this government has on relationships with First Nations, I have to tell you that I am shocked that they aren't included here.

My first question is: Why aren't they included here?

Mr. Fortin: The idea I spoke to earlier was not about excluding those communities. The design of the programs does not duplicate programs that exist in Indigenous and Northern Affairs Canada and in other departments. That's my reference on it.

Senator Campbell: Infrastructure Canada is like an umbrella that sits over all of this. We know that First Nations have a right to be consulted. The Supreme Court of Canada has told us that. If you do not have some sort of scope or idea or a long-standing relationship every time you build a project you will run into difficulty. It makes sense to have an established relationship with First Nations.

Mr. Fortin: I understand your comments. I appreciate that. My comments were more on the design of the programs. That doesn't mean we are excluding a relationship. It means we go with what is eligible in those programs, the way the design is, and who the proponents are that are bringing forward those projects to us.

Senator Campbell: We are talking about a corridor across Canada that runs through God knows how many First Nations. We are talking about pipelines and wireless. We are talking about the whole gambit.

We have been told here again and again that we have to be visionary. We have to look way out there to figure out where we are going. How can you look way out there when in the middle of this you have a sizeable population of Canadians who are not included? Every project that you envision at some point will have to be seen through the lens of First Nations. I don't get the sense that anyone finds that particularly amazing.

[Translation]

Mr. Fortin: I understand your point, Senator. It's just that at the same time, we deliver specific programs according to the priorities established by the territories and provinces. We ensure that they have consulted their communities, and we apply the criteria for those programs. I don't want to ignore the fact that there are programs aside from those of Infrastructure Canada that take the needs of those communities into consideration. That is why I spoke of innovative projects in my opening remarks. For instance, I referred to the Tuktoyaktuk highway.

Le sénateur Campbell : Mes propos font suite à la question de la sénatrice Ringuette. Je constate que vous avez une relation de longue date avec les provinces, les territoires et les municipalités. Étant donné l'importance que le gouvernement accorde aux relations avec les Premières Nations, je dois vous dire que je suis étonné que ces communautés ne soient pas incluses ici.

Ma première question est la suivante : pourquoi ne le sont-elles pas?

M. Fortin : L'idée dont j'ai parlé plus tôt ne visait pas à exclure ces communautés. La forme des programmes ne dédouble pas les programmes en place au sein d'Affaires autochtones et du Nord Canada et d'autres ministères. C'est ma référence à ce chapitre.

Le sénateur Campbell : Infrastructure Canada ressemble à un parapluie qui englobe tous ces volets. Nous savons que les Premières Nations ont le droit d'être consultées. C'est la Cour suprême du Canada qui nous l'a dit. Si vous n'avez ni une petite idée de la question ni une relation à long terme, vous rencontrerez des difficultés chaque fois que vous réaliserez un projet. Il est donc logique d'établir une relation avec les Premières Nations.

M. Fortin : Je comprends votre remarque, et je vous en remercie. Mes propos portaient surtout sur la conception des programmes. Cela ne veut pas dire que nous écartons toute relation, mais plutôt que nous nous attardons à ce qui est admissible dans ces programmes, à la façon dont les choses sont conçues, et à l'identité des promoteurs qui nous présentent ces projets.

Le sénateur Campbell : Nous parlons d'un corridor qui traverse le Canada en passant par Dieu sait combien de Premières Nations. Nous parlons de pipelines, de télécommunications sans fil et de tout l'arsenal.

On nous a dit à maintes reprises qu'il faut être visionnaire. Nous devons regarder très loin dans le futur afin de déterminer la direction à prendre. Comment pouvez-vous regarder aussi loin quand vous avez une population substantielle de Canadiens qui ne sont pas inclus même s'ils se trouvent au beau milieu du projet? Chaque projet que vous envisagez devra à un moment donné être examiné sous la perspective des Premières Nations. Je n'ai pas l'impression que quiconque est particulièrement emballé à cette idée.

[Français]

M. Fortin : Je comprends votre point, sénateur. C'est simplement que, en même temps, nous livrons des programmes spécifiques qui répondent à des priorités établies par les territoires et les provinces. Nous nous assurons qu'ils ont consulté leurs communautés, et nous appliquons les critères liés à ces programmes. Je ne veux pas ignorer le fait qu'il y a des programmes ailleurs qu'à Infrastructure Canada qui prennent en considération les besoins de ces communautés. Voilà pourquoi j'ai parlé de projets innovateurs dans mes remarques d'ouverture. Par exemple, j'ai évoqué l'autoroute de Tuktoyaktuk.

[English]

Senator Campbell: Maybe I could suggest that the people you should be consulting with are the communities and the municipalities that know a hell of a lot more about what is going on than any province or federal government.

That is one of the issues and difficulties we have with infrastructure. It is pushed down to the bottom level, to the cities, and they are expected to pick up all of the pieces and put it all together.

I love this idea from Mr. Sabia. I wish more companies would come forward and say we will build the whole thing. Governments should be helping and not standing in the way. I'm sorry but I don't see a flow in what we are doing here.

The Chair: There are about five minutes left and I have two senators left.

Senator Ringuette: I have a comment for Mr. Fortin. If the programs are designed that way, change the design.

I have a question for Mr. Campbell. I haven't seen you since I was at the Finance Committee. Congratulations on your challenge.

The native communities from Northern Canada that were in front of us are a very dynamic group. They saw all kinds of economic opportunity in their areas and the need for infrastructure. Their request was that they wanted at least a loan guarantee, not even risk-based equity and all this jazz with a super duper pension plan. They wanted a loan guarantee to move forward with their infrastructure needs so that they can have economic development.

Mr. Campbell, will this infrastructure bank provide them with the loan guarantee from the federal government that they need to move forward? It's a simple yes or no answer.

The Chair: No, it never is that.

Mr. Campbell: As a point of clarification, the objective of the bank is to finance a project wherever the project may be. In indigenous or rural communities, small or large, let the project decide. Everyone is eligible. The bank will have an advisory function as well. The stewards of that asset in indigenous communities and small municipalities will be the ones interfacing with the bank. Whether it is a loan guarantee or a loan, everything has to be priced and reflected in the books of one level of government, one way or the other. These are different tools that will depend on the financial construct.

Senator Ringuette: Is your answer yes?

Mr. Campbell: Everything's possible. It's about the project, though. Just to socialize, this is not a tool to interfere in fiscal federalism or order of governments. It's about financing

[Traduction]

Le sénateur Campbell : Je devrais peut-être vous suggérer de consulter plutôt les collectivités et les municipalités qui connaissent bien mieux ce qui se passe que toute autre instance provinciale ou fédérale.

Voilà une des difficultés que nous rencontrons en matière d'infrastructure. Les projets sont imposés au bas de l'échelle et aux villes, et on s'attend à ce que ces gens ramassent tous les morceaux pour les assembler.

J'aime l'idée de M. Sabia. J'aimerais que plus d'entreprises se disent prêtes à construire l'ensemble du projet. Les gouvernements devraient apporter une aide plutôt que de nuire aux projets. Veuillez m'excuser, mais je ne trouve pas que les choses bougent dans ce que nous faisons ici.

Le président : Il reste environ cinq minutes, et deux autres sénateurs souhaitent intervenir.

La sénatrice Ringuette : J'ai une chose à dire à M. Fortin : si les programmes sont conçus ainsi, vous n'avez qu'à les modifier.

J'ai une question à l'intention de M. Campbell. Je ne vous ai pas vu depuis le comité des finances, et je vous félicite de votre défi.

Les communautés autochtones du Nord canadien qui étaient devant nous sont très dynamiques. Elles ont vu toutes sortes de débouchés économiques dans leurs régions, de même qu'un besoin en infrastructures. Elles nous ont demandé au moins une garantie d'emprunt, et même pas de capitaux fondés sur le risque ou d'autres mécanismes qui se rapportent à un merveilleux régime de retraite. Elles voulaient une garantie d'emprunt afin de combler leurs besoins en infrastructures dans le but de bénéficier d'un développement économique.

Monsieur Campbell, la Banque de l'infrastructure va-t-elle fournir la garantie d'emprunt du gouvernement fédéral dont les Premières Nations ont besoin pour aller de l'avant? Vous pouvez simplement répondre par oui ou par non.

Le président : Ce n'est jamais aussi simple.

M. Campbell : J'aimerais préciser que l'objectif de la banque est de financer un projet, peu importe où celui-ci sera réalisé. Dans les collectivités autochtones ou rurales, petites ou grandes, il faut laisser le projet trancher. Tout le monde est admissible. La banque aura également pour rôle de fournir des conseils. Les gardiens de cet actif au sein des collectivités autochtones et des petites municipalités seront ceux qui échangent avec la banque. Qu'il s'agisse d'une garantie d'emprunt ou d'un prêt, tout doit être comptabilisé d'une manière ou d'une autre dans les livres d'une instance gouvernementale. Ce sont là différents outils qui dépendront de la structure financière du projet.

La sénatrice Ringuette : Votre réponse est-elle oui?

M. Campbell : Tout est possible. Il faut toutefois s'en remettre au projet. Par exemple, l'outil ne permet pas de s'ingérer dans le fédéralisme fiscal ou dans les instances gouvernementales. Il vise

a project. It's not about lending to another order of government. Everyone can borrow. The issue of indigenous communities is a separate one. The idea is this is a tool to finance projects.

Senator Tannas: This follows on Senator Ringuette's question. What is infrastructure? It is obviously roads, bridges and so on. Would power plants be infrastructure? Would pipelines be infrastructure, even commercial pipelines? Do you have things that fall outside of the scope?

We had First Nations here who said, "Look, we have an opportunity to participate. We know it will grow our tax base. It is the chicken and egg. We have a private partner here but we don't have the money. We will not have the money until the project is done." It was for a gas transmission pipeline. Would that fall into place?

Mr. Campbell: That's a good question. That's a policy determination that I think the government will be making when we come forward.

Senator Tannas: Okay, it hasn't been made yet.

Mr. Campbell: It hasn't been made yet. However I have been the one leading this consulting. We are operating on the premise that this is about public infrastructure. Even though there may be private financing it is still public infrastructure. It's about renewing and about adding more. There will likely have to be some determination between what is a commercial versus a public proponent.

I would say the bank and the entity should be open-minded about what constitutes infrastructure because I think it's changing from physical roads and bridges to broadband and energy. We should be open-minded, but it will be a government determination.

The Chair: We are continuing our study on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

It gives me great pleasure to welcome from the Canadian Chamber of Commerce, Ryan Greer, Director, Transportation and Infrastructure Policy; and from the Association of Canadian Port Authorities, Wendy Zatylny, President, and Mike Ircha, Senior Advisor.

Wendy Zatylny, President, Association of Canadian Port Authorities: Good afternoon or should I say good evening, honourable senators. On behalf of the Association of Canadian Port Authorities or ACPA, I thank you for the opportunity to be here to talk about how Canada's 18 port authorities are an integral part of Canada's trade and supply chain and our vision of the future of ports within Canada's trade enabling infrastructure.

plutôt à financer un projet. L'objectif n'est pas d'accorder un prêt à une autre instance. Tout le monde peut emprunter. La question des collectivités autochtones est distincte. En fait, il s'agit bel et bien d'un outil pour financer les projets.

Le sénateur Tannas : Mon intervention fait suite à la question de la sénatrice Ringuette. Qu'est-ce que l'infrastructure? Il s'agit évidemment des routes, des ponts et ainsi de suite. Les centrales électriques en font-elles partie? Qu'en est-il des pipelines, et plus particulièrement des pipelines commerciaux? Y a-t-il des projets qui outrepassent la portée de la définition?

Des Premières Nations sont venues nous dire : « Écoutez, nous avons l'occasion de participer, et nous savons que ces projets vont accroître notre assiette fiscale. C'est l'histoire de la poule et de l'œuf. Nous avons un partenaire privé, mais nous n'avons pas d'argent. Et nous n'en aurons pas avant que le projet ne soit terminé. » Il était question d'un gazoduc. Est-ce que ce genre de projet serait couvert?

M. Campbell : C'est une bonne question. C'est une décision stratégique que le gouvernement prendra lorsque nous irons de l'avant, je crois.

Le sénateur Tannas : D'accord, la décision n'a donc pas encore été prise.

M. Campbell : Non, pas encore. Par contre, c'est moi qui ai mené cette consultation. Nous partons du principe qu'il s'agit d'infrastructures publiques. Même s'il peut y avoir un financement privé, les infrastructures demeurent publiques. Il s'agit de les rénover et d'en construire de nouvelles. Il va probablement falloir décider ce qui distingue un promoteur commercial par rapport à un promoteur public.

Je dirais que la banque et l'entité doivent être ouvertes sur la définition d'un projet d'infrastructure, parce que celle-ci ne se limite pas aux routes et aux ponts physiques, mais elle englobe plutôt la large bande et l'énergie. Nous devons donc être ouverts d'esprit, mais la décision incombera au gouvernement.

Le président : Nous poursuivons notre étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Je suis ravi d'accueillir Ryan Greer, directeur des Politiques du transport et de l'infrastructure à la Chambre de commerce du Canada; ainsi que les représentantes de l'Association des administrations portuaires canadiennes. Wendy Zatylny en est la présidente, et Mike Ircha, le conseiller principal.

Wendy Zatylny, présidente, Association des administrations portuaires canadiennes : Bonjour, sénateurs, ou peut-être devrais-je vous dire bonsoir. Au nom de l'Association des administrations portuaires canadiennes, ou AAPC, je vous remercie de m'avoir invitée à discuter de la façon dont les 18 administrations portuaires canadiennes font partie intégrante des échanges commerciaux et de la chaîne d'approvisionnement

As you've noted, sir, I have with me Dr. Mike Ircha, our senior policy adviser. He is also a long-standing expert on marine transportation policy and the author of a chapter on trade corridors and gateways in an evolving national transportation plan, which appeared in a book on integrating seaports and trade corridors. We made a copy of that chapter available for you. If there is anything in there, the man to my right is the one to be grilling on those questions.

The Association of Canadian Port Authorities represents the 18 Canada port authorities that make up the national ports system. We operate across Canada on the east and west coasts as well as along the St. Lawrence Seaway and in the Great Lakes. Together we handle over \$400 billion in cargo every year. We're trading partners in over 160 countries around the globe. We contribute significantly to Canada's economic growth. We create tens of thousands of direct and indirect and induce jobs that pay higher than average wages in Canada.

We're also committed environmental stewards and good community citizens, having contributed over \$22 million back into our communities, cities and towns over the past five years through community investment programs that help provide breakfasts in schools. We support local arts and culture, provide recreational facilities and protect the environment.

Lastly, I underline, especially in the context of the conversation that took place earlier, that we have a dual mandate. Under our enabling legislation we have the mandate of being financially self-sufficient and rooted within our communities. This is one mandate that port authorities have spent the past nearly 30 years refining how they bring that to fruition and make that concrete.

In addition, it's important to note we're also innovators. The story of ports has evolved over the years. Just a few years ago, ports were considered as physical places where ships arrived and cargo was loaded and unloaded. This is still true, but over time Canada port authorities have evolved into much more than mere cargo handlers. From their position at the heart of Canadian supply chains, CPAs have become intellectual catalysts linking trade, industrial innovation and development and marine environmental protection. The emergence of the Port of Montreal's Cargo M integrated logistics cluster is a good example of the innovative synergies that are created by today's ports.

du Canada. Je vous présenterai aussi notre vision de l'avenir des ports au sein des infrastructures habilitantes pour le commerce du Canada.

Comme vous l'avez mentionné, monsieur, je suis accompagnée de M. Mike Ircha, notre conseiller principal en politiques. Il est également un spécialiste de longue date de la politique de transport maritime et l'auteur d'un chapitre sur les portes d'entrée et les corridors commerciaux dans le cadre d'un plan national évolutif en matière de transport, paru dans un livre sur l'intégration des ports maritimes et des corridors commerciaux. Nous vous en avons d'ailleurs remis un exemplaire. Par conséquent, si vous avez des questions à ce sujet, vous pourrez les poser à l'homme à ma droite.

Pour vous mettre un peu en contexte, sachez que l'Association des administrations portuaires canadiennes représente les 18 administrations portuaires canadiennes qui constituent le réseau portuaire national. Nous sommes partout au Canada, sur les côtes Est et Ouest, ainsi que sur la Voie maritime du Saint-Laurent et dans les Grands Lacs. Nos membres manutentionnent un grand volume de marchandises chaque année dont la valeur s'élève à plus de 400 milliards de dollars. Nous avons des partenaires commerciaux dans plus de 160 pays partout dans le monde. Nous contribuons largement à la croissance économique du Canada. Nous créons des dizaines de milliers d'emplois directs et indirects dont le salaire est supérieur à la moyenne au Canada.

Nous nous soucions de l'environnement et nous sommes également très engagés au sein de nos collectivités, ayant remis plus de 22 millions de dollars à nos collectivités, villes et villages ces cinq dernières années, dans le cadre de programmes d'investissements communautaires qui permettent d'offrir des petits déjeuners dans les écoles. Nous appuyons la culture et les arts locaux, fournissons des installations récréatives et protégeons l'environnement.

Enfin, j'aimerais souligner, surtout dans le contexte de la conversation de tout à l'heure, que nous remplissons un mandat double. En vertu de la loi qui nous régit, nous avons le mandat d'être financièrement autonomes et bien ancrées dans nos collectivités. Les administrations portuaires ont donc passé les quelque 30 dernières années à essayer de s'acquitter de ce mandat en prenant des mesures concrètes.

De plus, il est important de savoir que nous sommes aussi des innovateurs. L'histoire des ports a évolué au fil des années. Il y a à peine quelques années, les ports étaient considérés comme des lieux physiques où s'arrêtaient les navires pour charger et décharger les marchandises. C'est encore vrai, mais avec le temps, les administrations portuaires canadiennes sont devenues beaucoup plus que de simples manutentionnaires. Au cœur des chaînes d'approvisionnement canadiennes, les APC sont devenues des catalyseurs intellectuels qui relient le commerce, l'innovation et le développement industriels ainsi que la protection du milieu marin. La grappe de logistique intégrée CargoM du port de Montréal est un bon exemple des synergies novatrices qui sont créées par les ports d'aujourd'hui.

This evolution was recognized by the World Bank in its global performance index. Every two years they rate the logistical efficiency of the world's economies. In the latest analysis that came out in 2014, Canada was ranked 12th in terms of our trade efficiency. This is up slightly from 14th place in the previous year.

This might sound pretty good except as the World Bank notes itself it's not the absolute ranking that is important. It is the 10 per cent grouping that you are located within. As a major trading nation Canada ought to be among the top 10. By this measure we are in fact punching below our weight.

We do have the capacity and expertise to build on. Canada's ports, as I said, have evolved to become logistics and efficiency experts, data managers and active participants in the knowledge economy. This is pertinent to our discussion of trade corridors today because much as the committee has been deliberating and focusing on the creation of a physical corridor. We believe there is also much to be gained by looking at this from a virtual perspective as well.

What if instead of building a physical corridor we build an idea? The idea is that we work together and bring together supply chain partners and infrastructure funding to vault Canada into the top 10 of the World Bank's Logistics Performance Index.

Let me illustrate what I mean. Getting goods to market globally is premised on efficient and effective domestic and international supply chains. As I said, these supply chains are expressed physically through ships, wharves, terminals, roads and rail connections, as well as virtually through data transfer, key performance indicators and intellectual capital that help ensure cargo fluidity.

Over the past several decades, economic globalization led to Canada's major ports to enable trade by serving as key gateways connecting trade corridors to global markets. This role has been reinforced by the development of several gateway and corridor initiatives, namely, the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, the Atlantic Gateway and the Continental Gateway. These strategies focused on multimodal transportation and served as the basis for international marketing and promotion of logistics performance and geographic advantages, and they worked. The Asia-Pacific Gateway stands out as the main success story, but all of those have been pointed to as success stories.

Indeed, our gateways and corridors approach is seen by many outside of Canada as a best practice in focusing financial, political and intellectual resources to smooth out the speed bumps in the transportation supply chain. The resulting efficiencies now see

Cette évolution a été reconnue par la Banque mondiale dans son indice de performance logistique. Tous les deux ans, elle évalue l'efficacité logistique des économies mondiales. En 2014, le Canada était classé au 12^e rang, selon cet indice, pour l'efficacité du commerce. Il avait gagné deux places par rapport à l'évaluation précédente.

Ce résultat semble très bien, mais comme la Banque mondiale l'a elle-même fait remarquer, ce n'est pas tant le classement qui importe, mais plutôt le percentile dans lequel on se trouve. En tant que grand pays commerçant, le Canada se doit d'être parmi les 10 premiers. En fait, selon cette mesure, nous traînons un peu de la patte.

Nous pouvons tirer parti de notre capacité et de notre expertise. Les ports du Canada, comme je l'ai dit, ont évolué pour devenir des experts de la logistique et de l'efficacité, des gestionnaires de données et des participants actifs à l'économie du savoir. Cela est pertinent dans le cadre de notre discussion d'aujourd'hui sur les corridors commerciaux, étant donné que le comité s'intéresse à la création d'un corridor physique. Nous estimons qu'il y a également beaucoup à gagner en ayant une perspective virtuelle.

Et si, au lieu de développer un corridor physique, on développait une idée? L'idée serait de travailler ensemble et de réunir les partenaires de la chaîne d'approvisionnement et le financement des infrastructures afin que le Canada se retrouve parmi les 10 premiers selon l'indice de performance logistique de la Banque mondiale.

Permettez-moi d'illustrer mes propos. L'acheminement des produits vers les marchés mondiaux s'appuie sur des chaînes d'approvisionnement nationales et internationales efficaces. Comme je l'ai dit, physiquement, ces chaînes d'approvisionnement prennent la forme de navires, de quais, de terminaux, de raccordements routiers et ferroviaires, et virtuellement, de transferts de données, d'indicateurs clés de rendement et de capital intellectuel, qui assurent tous la fluidité des marchandises.

Au cours des dernières décennies, dans le contexte de la mondialisation de l'économie, les principaux ports canadiens ont servi de portes d'entrée clés pour relier les corridors commerciaux aux marchés mondiaux. Ce rôle a été renforcé par la mise en place de plusieurs initiatives en matière de portes et de corridors, notamment l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, la Porte de l'Atlantique et la Porte continentale. Ces stratégies, axées sur le transport multimodal, ont contribué à la commercialisation internationale et à la promotion du rendement de la logistique et des avantages géographiques et se sont révélées efficaces. Évidemment, la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique demeure la plus grande réussite, mais toutes ces initiatives sont des exemples de réussite.

En effet, beaucoup de gens de l'extérieur du pays perçoivent notre approche en matière de portes d'entrée et de corridors comme une pratique exemplaire dont ils pourraient s'inspirer. L'idée est de canaliser les ressources financières, politiques et

supply chains extending from Canadian ports into the American heartland as well as into distribution centres across the Prairies and in Central Canada.

Now I will apply this notion to the current question. Optimizing Canada's trade network requires integrated national transportation and trade policies and programs. It requires a clear mandate for Canada's port authorities to act as trade catalysts, as well as a framework to unite policy, regulation and stakeholders in a single vision; in short, a virtual trade corridor.

Within this context ACPA supports a comprehensive national transportation strategy that prioritizes key infrastructure and service improvements to ensure the efficient domestic and international movement of Canadian goods. This was recommended in both the report of the Canadian Transportation Act review panel and Minister Garneau's Vision 2030 for transportation. Both cast a focus on the role of transportation for enabling trade and economic growth. The panel likewise called for a unifying national strategy featuring strong public/private partnerships.

In addition, all policy frameworks benefit from a bit of seed funding. To realize their part within a national transportation strategy that facilitates trade, CPAs must also invest today to develop required berths and cargo-handling infrastructure to process tomorrow's trade.

Canada's port authorities currently have a \$1.9-billion requirement to replace legacy infrastructure needs. This is against the backdrop of a minimum of \$5.8 billion in overall infrastructure requirements. The \$5.8 billion breaks down into two-thirds developmental and one-third rehabilitative.

This was pre-CETA signing so those numbers have increased since then. Certainly there have been catalogues put forward by the port authorities to Transport Canada as to the level of funding that's required. Again, in terms of order of magnitude, we're looking at about \$5.8 billion.

This is not an "ask" of government per se. It is simply identifying the required package of funding that will be put together through what for port authorities amount virtually to P6s, not P3s. The funding that comes together for a port program is typically a combination of federal, provincial, municipal, private sector and port funding.

intellectuelles pour aplanir les difficultés de la chaîne d'approvisionnement du transport. Lorsqu'on parle de gains d'efficacité, on constate que les chaînes d'approvisionnement s'étendent maintenant des ports canadiens jusque dans le cœur des États-Unis ainsi que dans les centres de distribution des Prairies et du centre du Canada.

Appliquons maintenant cette notion à la question à l'étude. L'optimisation du réseau commercial du Canada nécessite l'intégration des politiques et des programmes nationaux de transport et de commerce. Il faut définir un mandat clair pour aider les administrations portuaires à devenir des moteurs commerciaux, et un cadre afin d'élaborer une seule vision pour les politiques et les règlements, et y rallier tous les intervenants; autrement dit, un corridor commercial virtuel.

Dans ce contexte, l'AAPC appuie une stratégie nationale globale des transports qui accorde la priorité à l'amélioration des infrastructures et des services clés en vue d'assurer le déplacement efficace des marchandises canadiennes à l'échelle nationale et internationale. Cette recommandation figurait à la fois dans le rapport du comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada et dans la Vision des transports pour 2030 du ministre Garneau. Tous deux ont indiqué dans quelle mesure les transports contribuaient à favoriser le commerce et la croissance économique. Par ailleurs, le comité d'examen préconisait l'adoption d'une stratégie nationale unificatrice fondée sur de solides partenariats publics-privés.

De plus, sachez que tous les cadres stratégiques bénéficient d'un peu de financement de démarrage. Afin de pouvoir s'acquitter de leur mandat, dans le cadre d'une stratégie nationale de transport visant à faciliter le commerce, les APC doivent également investir aujourd'hui pour mettre en place les postes d'amarrage et les infrastructures de manutention nécessaires pour traiter le commerce de demain.

Les administrations portuaires canadiennes ont actuellement besoin de 1,9 milliard de dollars pour remplacer les infrastructures existantes. De façon générale, les besoins en infrastructures s'élèvent au minimum à 5,8 milliards de dollars. Les deux tiers de ce montant sont consacrés au développement et le tiers sert à la remise en état.

C'était avant la conclusion de l'AECG; les chiffres ont donc augmenté depuis. Chose certaine, les administrations portuaires ont fait savoir à maintes reprises à Transports Canada le niveau de financement qui était requis. Encore une fois, on parle d'environ 5,8 milliards de dollars.

Il ne s'agit pas d'une « demande » au gouvernement à proprement parler. Il s'agit plutôt de définir le type de financement qui pourrait être réuni dans le cadre de ce qui, pour les administrations portuaires, équivaut à des P6, et non pas à des P3. Le financement d'un programme portuaire est habituellement une combinaison de fonds fédéraux, provinciaux, municipaux, privés et portuaires.

However, federal funding is extremely important there. Federal financial support should include granting access for Canada's port authorities to the proposed Canada infrastructure bank to provide one-time grants for legacy infrastructure projects, as well as for developmental needs.

It was interesting when we were listening to the previous witnesses speak about the plans for the Canada infrastructure bank. We noted with a bit of chagrin that marine was not mentioned too often, other than for the two big development projects in Montreal and Saint John. The reality is that all 18 Canada port authorities have an integral role to play and they all have development projects on the go.

In addition, ports can continue to be powerful trade enablers for Canada, but to do so we also have to be flexible and able to adapt to changing market forces. Measures such as the removal of federal barriers to financial flexibilities would empower the port authorities to pursue trade-related opportunities and reduce current restrictions that may serve as obstacles to obtaining the necessary project funding for growth.

We recommend and we have been calling for the federal government to remove restrictions on CPA borrowing limits and allow commercial financial institutions to determine each port's borrowing capacity.

Before closing, I would like to mention a physical corridor that already exists within Canada which does hold tremendous potential. We have a unique binational internal marine trade corridor that penetrates more than 3,800 kilometres into the continental heartland, so five Great Lakes, their connecting channels and the St. Lawrence River. This marine corridor provides shipping access to two provinces and eight U.S. states, connecting North America's commercial heartland to the globe. Each year, the seaway carries more than 160 million tonnes of raw materials, agricultural commodities and manufactured goods. The corridor itself is the foundation of a \$5 trillion regional binational economy that the entire continent depends on.

Despite its significance, the Great Lakes-St. Lawrence Seaway corridor is underutilized and undervalued, but its potential for future growth is starting to be acted upon. The economic importance of the corridor led the Council of Great Lakes Governors and premiers to adopt a strategy for the Great Lakes-St. Lawrence Seaway. Certainly the Province of Quebec has adopted a maritime strategy that is seeking to grow the maritime economy, create jobs and protect the integrity of the province's rivers and marine systems.

Realizing the full use of this potential marine corridor in the industrial heartland of the continent requires a thorough review of the steps needed to curb costs and enhance trade. We recommend that the federal government in partnership with other governments undertake a full review of the costs and

Toutefois, le financement fédéral est extrêmement important ici. Les administrations portuaires canadiennes devraient avoir accès à la Banque de l'infrastructure du Canada proposée afin de pouvoir obtenir des subventions ponctuelles pour leurs projets d'infrastructures existants ainsi que pour leurs besoins en matière de développement.

C'était intéressant d'entendre les témoins précédents parler des plans concernant la Banque de l'infrastructure du Canada. Malheureusement, le secteur maritime n'a pas été mentionné très souvent, si ce n'est que pour les deux grands projets de développement à Montréal et à Saint John. La réalité est que les 18 administrations portuaires au Canada ont un rôle intégral à jouer et elles ont toutes des projets de développement en branle.

En outre, les ports peuvent encore être d'importants vecteurs de commerce au Canada, mais ils doivent être souples et en mesure de s'adapter aux forces changeantes du marché. Des mesures telles que l'élimination des obstacles fédéraux à la souplesse financière donneraient aux administrations portuaires le pouvoir de tirer profit des possibilités commerciales et de diminuer les restrictions actuelles qui peuvent nuire à l'obtention du financement des projets nécessaires à la croissance.

Nous recommandons que le gouvernement fédéral élimine les restrictions sur les limites d'emprunt des APC et permette aux institutions financières commerciales de déterminer la capacité d'emprunt de chacun des ports.

Avant de terminer, j'aimerais parler d'un corridor physique qui existe déjà au Canada et qui possède un énorme potentiel. Nous avons un corridor commercial maritime binational unique qui s'étend sur plus de 3 800 kilomètres au cœur du continent; il comprend les cinq Grands Lacs, leurs voies interlacustres, et le fleuve Saint-Laurent. Ce corridor maritime est une route qui dessert deux provinces et huit États américains et relie le noyau commercial de l'Amérique du Nord au reste du monde. Chaque année, la voie maritime permet le transport de plus de 160 millions de tonnes de matières premières, de produits agricoles et de produits manufacturés. Le corridor lui-même est le fondement d'une économie binationale de 5 billions de dollars dont dépend tout le continent.

Malgré son importance, le corridor des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent est sous-utilisé et sous-estimé, mais son potentiel de croissance future commence à être exploité. L'importance économique du corridor a amené le Conseil des gouverneurs des Grands Lacs et les premiers ministres à adopter une stratégie à l'égard de la Voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Chose certaine, le Québec a adopté une stratégie qui vise à faire croître l'économie maritime, à créer des emplois et à protéger l'intégrité des rivières et des systèmes maritimes de la province.

Pour réaliser le plein potentiel de ce corridor qui dessert le poumon industriel du continent, il faut mener un examen approfondi des mesures à prendre pour réduire les coûts et accroître le commerce. Nous recommandons que le gouvernement fédéral, de concert avec d'autres gouvernements, entreprenne un

administrative burdens for shipping on the Great Lakes-St. Lawrence River system with a view to improving trade to benefit our committee.

This review could identify ways in which this corridor could be more effectively integrated into domestic and international supply chains, as well as look at what enhancements would be done to maximize utilization of the seaway, including extending the shipping season.

In conclusion, I hope I have offered you a bit of a vision for how ports can and already help Canadians trade, both domestically and internationally. Support for an efficient, data-driven national transportation system that can leverage green and adaptable ports as intermodal hubs is a major way of achieving this vision.

Thank you. I look forward to answering your questions.

Ryan Greer, Director, Transportation and Infrastructure Policy, Canadian Chamber of Commerce: Chair and committee members, thank you for inviting the Canadian Chamber of Commerce to take part in your study on the development of a national corridor.

I've read some of the transcripts from previous witnesses with great interest. The national corridor concept is one borne out of a real economic challenge in Canada, and that's the challenge of building linear infrastructure. We're always pleased to participate in discussions like this one because the issue of getting goods and services to customers is important to our members. It directly affects their competitiveness and the overall wealth of Canadians.

By some measures Canada has reasonably strong supply chains. By other measures, as Wendy said, we're not necessarily punching above our weight versus some of our competitors. Most importantly, it's a dynamic and shifting landscape, so where we were more competitive yesterday does not mean we're as competitive today or tomorrow as others make investments in these areas.

The federal role in helping Canadian companies get their goods and services to market is an important one. International trade is a national issue with a clear national mandate for Ottawa. It's especially relevant today. As global supply chains increasingly dominate international trade, the movement of goods and service through some jurisdictions in Canada is becoming more and more impacted by political interests that do not prioritize national economic development.

The idea of a new coast to coast right-of-way for road, rail, pipelines and other linear infrastructure is intriguing.

examen exhaustif des coûts et du fardeau administratif que représente la navigation à l'intérieur du réseau des Grands Lacs et de la Voie maritime du Saint-Laurent en vue d'améliorer le commerce.

Cet examen pourrait nous aider à trouver des façons d'intégrer le corridor plus efficacement aux chaînes d'approvisionnement nationales et internationales et à envisager des améliorations qui pourraient être apportées pour maximiser l'utilisation de la voie maritime, y compris prolonger la saison de navigation.

En conclusion, j'espère que je vous ai donné un bon aperçu de la façon dont les ports peuvent faciliter le commerce, à l'échelle nationale et internationale. Une bonne façon de réaliser cette vision serait d'appuyer un réseau de transport national efficace et axé sur les données qui mise sur des ports souples et écologiques à titre de plaques tournantes du transport intermodal.

Merci. Je répondrai volontiers à vos questions.

Ryan Greer, directeur, Politiques du transport et de l'infrastructure, Chambre de commerce du Canada : Monsieur le président et membres du comité, je vous remercie d'avoir invité la Chambre de commerce du Canada à participer à votre étude sur la création d'un corridor national.

J'ai lu une partie des témoignages des témoins précédents avec beaucoup d'intérêt. Le concept du corridor national découle d'un réel défi économique au Canada, et ce défi est la construction d'infrastructures linéaires. Nous sommes toujours très heureux de participer à des discussions comme celle-ci, car nos membres ont à cœur l'acheminement des biens et des services aux consommateurs. Il a une incidence directe sur leur compétitivité et sur la richesse globale des Canadiens.

De façon générale, le Canada jouit de solides chaînes d'approvisionnement. N'empêche que, comme Wendy l'a dit, nous ne nous surpassons pas nécessairement par rapport à certains de nos concurrents. Mais surtout, comme il s'agit d'un paysage dynamique et changeant, ce n'est pas parce que nous étions concurrentiels hier que nous le serons aujourd'hui ou demain, car d'autres investissent également dans ces secteurs.

Le gouvernement fédéral a un rôle important à jouer pour aider les entreprises canadiennes à acheminer leurs produits et services vers les marchés. Le commerce international est un enjeu national à l'égard duquel Ottawa a un mandat clair. C'est particulièrement pertinent aujourd'hui. À mesure que les chaînes d'approvisionnement mondiales continuent de dominer le commerce international, le mouvement des biens et des services dans certaines provinces du Canada est de plus en plus touché par des intérêts politiques qui n'ont rien à voir avec le développement économique national.

L'idée d'aménager un corridor, d'un océan à l'autre, qui accorderait une emprise aux réseaux de transport routier, ferroviaire, pipelinier et autres infrastructures linéaires est intéressante.

The Chamber position that has been established by our members is that the federal government should take a leadership role in working with other levels of government to help set up a radiating network of transportation and utility corridors to better integrate all urban centres and regions in Canada.

The specific idea of a single, more northern national corridor is not one that has yet been put to our membership. There are some advantages to focusing on a network approach rather than on a single national corridor. I will go through those very quickly.

Focusing on existing corridors will add capacity where it is needed most. As Wendy alluded to with the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative, a great deal of federal and provincial policy and funding weight went behind what has been recognized as a Canadian best practice to try to move goods and services where shippers and receivers are already moving goods and services.

A network approach could obviously include those corridors and could add additional capacity as part of the national northern corridor that you have been looking at but would not necessarily be restricted to it.

In addition, for a single national corridor getting any kind of consensus from all the provincial governments that would be required would be incredibly challenging. As this committee has seen from its work on internal trade barriers, consensus on lesser issues is infrequent and fleeting. It has taken decades and we still don't have alignment on trucking regulations among provinces, so imagine the challenge we would have in trying to align any number of linear infrastructure projects on a single corridor. A grand bargain on these issues would certainly be welcome but I wouldn't hold my breath.

Working on rights-of-way in existing corridors is likely to yield greater results. Not needing broad consensus would enable the federal government to focus on the most willing provincial and municipal partners. As we all know, sometimes the willingness of other provincial and municipal partners changes as their leadership does. It allows the federal government to work with those who are most interested. This approach isn't as ambitious as a single national northern corridor but probably more practical.

Certainly, the need for more transportation and utility corridors is consistent with the findings of the Canada Transportation Act review chaired by David Emerson. Its report recommended the creation of a national corridor production program for the purpose of protecting trade and transport corridors and protecting critical industrial land parcels for gateway facility expansion which is sorely needed for our ports.

Nos membres sont d'avis que le gouvernement fédéral devrait jouer un rôle de leadership en collaborant avec d'autres ordres de gouvernement à l'établissement d'un réseau de corridors de transport et de services publics qui permettrait de mieux intégrer tous les centres urbains et les régions au Canada.

L'idée d'un seul corridor national plus nordique n'a pas encore été présentée à nos membres. Il y a certains avantages à miser sur un réseau plutôt que sur un seul corridor national. Je vais les énumérer rapidement.

Si on se concentre sur les corridors existants, on pourra accroître la capacité là où on en a le plus besoin. Comme Wendy l'a dit plus tôt au sujet de l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, les politiques et le financement des gouvernements fédéral et provinciaux ont contribué en grande partie à ce qui a été reconnu comme une pratique exemplaire canadienne pour déplacer des biens et des services là où des expéditeurs et des destinataires le font déjà.

Une approche de réseau pourrait évidemment inclure ces corridors et ajouter une capacité additionnelle au sein du corridor nordique national que vous envisagez, mais sans nécessairement s'y limiter.

De plus, il serait extrêmement difficile d'obtenir un consensus auprès de tous les gouvernements provinciaux pour la création d'un seul corridor national. Comme le comité l'a vu dans son étude sur les obstacles au commerce intérieur, il est très rare et même peu probable qu'on parvienne à un consensus sur des questions de moindre importance. Il a fallu des décennies, et les provinces ne se sont toujours pas entendues concernant la réglementation du camionnage, alors imaginez la difficulté que nous aurions à harmoniser les projets d'infrastructures linéaires en fonction d'un corridor unique. La négociation d'un grand compromis sur ces enjeux serait certainement bien accueillie, mais je ne me fais pas trop d'illusions.

Se concentrer sur les emprises des corridors existants donnerait probablement de meilleurs résultats. Le fait de ne pas avoir à obtenir un vaste consensus permettrait au gouvernement fédéral de miser sur ses partenaires provinciaux et municipaux les plus disposés à participer. Comme nous le savons tous, la volonté des autres partenaires provinciaux et municipaux change parfois en même temps que leur leadership. Cela permettrait donc au gouvernement fédéral de collaborer avec les partenaires les plus intéressés. Cette approche n'est certainement pas aussi ambitieuse qu'un corridor nordique national, mais elle est probablement plus pratique.

Chose certaine, la nécessité d'avoir un plus grand nombre de corridors de transport et de services publics concorde avec les constatations du comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada présidé par David Emerson. Dans son rapport, le comité d'examen recommandait la mise sur pied d'un programme national de protection des corridors en vue de protéger les corridors de commerce et de transport et de protéger les terrains industriels essentiels pour l'agrandissement des installations des ports, ce dont nos ports ont grandement besoin.

I would briefly add that the chamber has also made a series of recommendations to the federal government about how they should act to enhance Canada's existing corridors and gateways. We released a report last June called *The Infrastructure that Matters Most*, which made the case for greater focus on trade and transportation as part of the government's long-term infrastructure program. It recommended, first, that a larger share of federal infrastructure funding be devoted to trade and transportation; second, that those investments be merit based rather than on a fair share basis; third, the renewal of federal gateway and corridor programs such as the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative; fourth, improvements to the complex and opaque regulatory frameworks that are stifling private sector investment projects along these corridors; and fifth, that the federal government should lead a public/private effort to do more strategic long-term national infrastructure planning.

We also shared these recommendations with the National Finance Committee and were pleased to see some of them reflected in the report released by the committee on Tuesday.

I think that last recommendation is particularly relevant to the work you're doing on this committee. As we heard from the previous witnesses from Infrastructure Canada, the federal government currently does not facilitate any long-term needs assessments in Canada. It largely leaves this work up to the provinces, which then submit through projects for federal approval, but they don't at this time do any long-term strategic planning. T

The Emerson report also recognized this by highlighting that other countries certainly do a much better job, Australia being a good comparator to Canada, of planning for their long-term infrastructure needs.

Through this study I think the committee could encourage the federal government to lead a public/private long-term planning exercise to follow through on some of the recommendations in the Emerson report. Then that work could be built on thorough analysis of existing transportation and utility corridors, the need for additional transportation and utility corridor, and projecting short, medium and longer terms to see if there is a need to start setting aside larger parcels of land in greenfield parts of the country.

I will wrap up with this: Connectivity is a key driver of Canadian competitiveness and the federal government has a key role in helping overcome Canada's natural and political geography. While it's difficult at this point to offer too many

J'ajouterais brièvement que la Chambre a également formulé une série de recommandations à l'intention du gouvernement fédéral sur la façon d'améliorer les corridors et les portes d'entrée existants du Canada. Nous avons publié un rapport en juin dernier intitulé *Les infrastructures les plus importantes*, dans lequel nous avons fait valoir qu'il fallait mettre l'accent sur le commerce et le transport dans le cadre du programme d'infrastructure à long terme du gouvernement. Premièrement, nous avons recommandé qu'une plus grande part du financement fédéral alloué aux infrastructures soit consacrée au commerce et au transport; deuxièmement, que ces investissements soient fondés sur le mérite plutôt que selon le principe de la juste part; troisièmement, que les programmes fédéraux sur les portes d'entrée et les corridors, tels que l'Initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, soient reconduits; quatrièmement, que des améliorations soient apportées aux cadres réglementaires complexes et opaques qui nuisent aux projets d'investissement du secteur privé le long des corridors; et cinquièmement, que le gouvernement fédéral dirige un effort de collaboration public-privé dans le cadre d'une approche de planification stratégique des infrastructures nationales à long terme.

Nous avons également transmis ces recommandations au Comité des finances nationales et nous sommes ravis de voir que certaines d'entre elles figurent dans le rapport qui a été publié par le comité mardi dernier.

Je pense que cette dernière recommandation est particulièrement pertinente dans le contexte actuel. Comme l'ont dit les représentants d'Infrastructure Canada, le gouvernement fédéral ne mène actuellement aucune évaluation des besoins à long terme au Canada. Il laisse en grande partie ce travail aux provinces, qui soumettent ensuite des projets à son approbation, mais pour l'instant, il n'y a pas de planification stratégique à long terme.

Ce fait est également reconnu dans le rapport Emerson, dans lequel on souligne que d'autres pays, l'Australie étant un bon pays de comparaison pour le Canada, planifient beaucoup mieux leurs besoins à long terme en matière d'infrastructure.

Au moyen de son étude, le comité pourrait encourager le gouvernement fédéral à mener un exercice de planification à long terme pour les secteurs public et privé afin de donner suite aux recommandations contenues dans le rapport Emerson. Ce travail pourrait alors être fondé sur une analyse approfondie des corridors de transport et de service actuels et du besoin de créer des corridors additionnels, et on pourrait faire des projections à court, à moyen et à long terme pour déterminer s'il faut commencer à réserver de plus grands terrains dans les espaces verts du pays.

Je vais conclure sur ceci : la connectivité est un élément moteur de la compétitivité canadienne, et le gouvernement fédéral a un rôle essentiel à jouer pour aider à surmonter les obstacles posés par la géographie naturelle et politique du Canada. Bien qu'il soit

views on the concept of a northern corridor because it is just that, a concept, the chamber very strongly agrees with the problems that the idea is seeking to address.

Thank you. I look forward to questions.

Senator Wetston: Thank you for your presentations. There is a lot involved in both of your presentations. It's not just about corridors from my perspective, although that may be what we're focused on.

I want to ask you a question about the relative ratings of our ports. You talked about the World Bank. They do a lot of measurement. It is a tremendous amount of work that they do in many areas. I think you said we're 12th. Let's say that we were No. 1; it's nice to aspire to No. 1. What would that mean for your ports? What would that mean for Canada? What would that mean for the economy of the country?

Ms. Zatylny: I'm enjoying the vision. Give me a second here. In terms of job creation and economic development we would certainly see quite a spurt. One thing that strikes me out of the work of the port authorities is that they are tremendous generators.

When investing in a port one benefits from a double bounce, from a multiplier effect, in the work that is accorded to the port. The port grows in infrastructure. There is the work that is generated to do the actual design and construction, but then it also increases the flow-through economic activity.

A few years ago the OECD did a great study on the competitiveness of port cities. One thing they found, to put numbers to my point, is that for every million tonnes of additional through-put in a port, an extra 300 jobs are generated within the port hinterland. It's not just within the port or the port community, but those benefits spill out into the broader hinterland.

At the same time they found that for every additional tonne of through-put there is an additional \$100 U.S. generated of increased economic activity. Those are powerful multipliers.

Port cities are interesting because they are innovators. The study cites that the greatest number of patents around transportation and in other areas as well come from port cities. To your question, economic growth and job creation multiplying beyond the actual activity of the port, plus innovativeness in approach, would be some of the benefits we would see in Canada.

Senator Wetston: Senator Campbell got into this and I didn't with the previous witnesses. I actually believe cities are pretty important. There is a lot of discussion about the federal government, a lot of discussion about the provinces, and it all ends up in cities or towns or communities. They're left without the constitutional authority or capacity to do a lot of the things that the province and the federal government can do.

difficile à ce point-ci de faire des observations détaillées sur le concept d'un corridor nordique puisque c'est justement cela, un concept, la chambre est tout à fait d'accord en ce qui concerne les problèmes que l'idée tente de régler.

Merci. Je serai ravi de répondre à vos questions.

Le sénateur Wetston : Merci pour vos exposés. Ils étaient tous les deux très riches. Nous nous concentrons peut-être sur les corridors, mais d'après moi, la question est plus vaste.

J'aimerais vous poser une question sur le classement des ports canadiens. Vous avez parlé de la Banque mondiale. Elle fait beaucoup d'évaluations. Elle accomplit un montant extraordinaire de travail dans de nombreux domaines. Je pense que vous avez dit que nous étions en 12^e place. Disons que nous étions en première place; c'est bien de viser la première place. Qu'est-ce que cela signifierait pour les ports, pour le Canada et pour l'économie du pays?

Mme Zatylny : La vision me plaît. Donnez-moi un instant. Il y aurait certainement une augmentation importante de la création d'emplois et du développement économique. Une chose qui me frappe dans le travail des administrations portuaires, c'est qu'elles sont de grandes génératrices.

Investir dans un port a un effet double, un effet multiplicateur, sur le plan du travail accordé au port. Le port se dote d'une plus grande infrastructure. Il y a le travail créé pour faire la conception et la construction mêmes, mais il y a aussi l'augmentation de l'activité économique qui passe par le port.

Il y a quelques années, l'OCDE a fait une très bonne étude sur la compétitivité des villes portuaires. Elle a constaté, notamment, pour appuyer mes observations sur des données, que pour chaque million de tonnes additionnelles qui passent par un port, 300 emplois sont créés dans l'arrière-pays. Ce n'est pas seulement le port ou la collectivité portuaire qui en profite, mais aussi l'ensemble de l'arrière-pays.

Elle a également constaté que chaque tonne additionnelle qui passe par le port génère une augmentation de l'activité économique équivalant à 100 \$US. Ce sont des multiplicateurs puissants.

Les villes portuaires sont intéressantes parce qu'elles sont innovatrices. L'étude montre que la majorité des brevets délivrés dans le secteur des transports et d'autres secteurs viennent des villes portuaires. Pour répondre à votre question, la croissance économique et la création d'emplois se multipliant au-delà de l'activité du port, ainsi qu'un esprit d'innovation, sont certains avantages que nous verrions au Canada.

Le sénateur Wetston : Le sénateur Campbell a abordé ce sujet avec les témoins précédents, mais pas moi. Je crois que les villes sont importantes. On parle beaucoup du gouvernement fédéral et des provinces, mais tout finit par retomber sur les villes ou les collectivités, qui n'ont pas le pouvoir constitutionnel ou la capacité de faire bien des choses que le gouvernement fédéral et la province peuvent faire.

You just focused on a very important issue: What can cities do to advance and enhance their capacity with respect to ports and other infrastructure to ensure that basically the economic benefits achieved are achieved at that level? That's where it happens. It is not in the policy shops in Ottawa or in the policy shops of the provinces, but at the level of the citizens who live in this country, whether they are in the North or whether they are 100 miles from the U.S. border. Can you help me with that?

I would be happy if Mr. Greer would take on that question, and I have another question for him.

Ms. Zatylny: I love that question. Thank you.

In answering it, you focused on the question of cities, but we look at it from the perspective of port hinterlands, keeping in mind an example such as the Port of Thunder Bay which carries grain from Saskatchewan. The reach of a port actually extends far beyond the municipal boundaries it is located within.

In terms of cities, the biggest thing they can do is to recognize the value that the ports bring and then partner with their ports to maximize the benefits. Montreal has done a great job of that. The city itself has been welcoming and open to working with the port. There are interfaces where this occurs, in municipal regulations, social acceptability, community involvement, and partnering to identify projects up to various funding programs.

To be able to work together with the port to allow the port to grow, respectfully of the citizens within that community, is probably the biggest thing that a city and the surrounding community can do to help its port.

Mr. Greer: I would add to what Wendy said. You are right that lower levels of government are obviously better in tune with what their economic needs are and what the needs of their citizens are. That's why the federal infrastructure programs, as they have been set up, largely reflect that. Provinces collect lists from cities that then do their political horse trading with their cities. Then they do the same trading up with the federal government and everyone looks at the common lists to see where they match up. Then, lo and behold, we end up with funding agreements.

The challenge for cities and for the federal government is how to link up some of the more national projects, or projects that have national economic benefits, with the needs and interests of the cities where maybe they don't see it as much right now.

I can think of municipalities in the lower mainland that don't want to see more rail running through their communities. Nor do a lot of people living there. However manufacturers and commodity exporters from all across Western Canada depend on getting more rail through there to competitively get their goods

Vous venez de toucher à une question très importante : qu'est-ce que les villes peuvent faire pour renforcer et accroître leurs capacités relativement aux ports et à d'autres infrastructures pour veiller à ce que ce soit elles qui profitent des avantages économiques produits? C'est là que cela se passe. Ce n'est pas à l'échelle des groupes d'élaboration de politiques d'Ottawa ou des provinces, mais à l'échelle des citoyens canadiens, qu'ils vivent dans le Nord ou à 100 milles de la frontière américaine. Pouvez-vous m'en dire plus à ce sujet?

J'aimerais que M. Greer réponde à la question et j'en ai une autre pour lui.

Mme Zatylny : J'adore la question. Merci.

Vous avez parlé des villes, mais nous envisageons la question du point de vue de l'arrière-pays, en tenant compte d'exemples comme le port de Thunder Bay, qui transporte des céréales de la Saskatchewan. En réalité, les activités d'un port rayonnent bien au-delà des limites municipales de la ville dans laquelle il est situé.

La chose la plus importante que les villes peuvent faire, c'est reconnaître la valeur apportée par les ports et s'associer à eux pour maximiser les bienfaits. Montréal a très bien réussi sur ce plan. La ville a été très accueillante et elle s'est montrée ouverte à travailler avec le port. Il y a des points de contact entre les deux, sur les plans de la réglementation municipale, de l'acceptabilité sociale, de l'engagement communautaire et de la collaboration visant à cerner des projets pour divers programmes de financement.

La chose la plus importante que la ville et la collectivité environnante peuvent faire pour appuyer le port, c'est probablement de travailler en collaboration avec lui pour lui permettre de croître tout en respectant les citoyens.

M. Greer : J'ajouterais à la réponse de Wendy. Vous avez raison lorsque vous dites que les ordres de gouvernement inférieurs connaissent évidemment mieux leurs besoins économiques et les besoins de leurs citoyens. C'est pourquoi les programmes fédéraux d'infrastructure ont été conçus en grande partie pour refléter cette réalité. Les villes envoient des listes aux provinces, qui marchandent avec elles. Les provinces marchandent ensuite avec le gouvernement fédéral, et tout le monde consulte les listes communes pour voir quels projets vont ensemble. Puis, enfin, nous parvenons à des ententes de financement.

La difficulté que les villes et le gouvernement fédéral doivent surmonter, c'est de trouver des façons de concilier les projets d'envergure nationale ou les projets ayant des avantages économiques nationaux avec les besoins et les intérêts des villes pour lesquelles les avantages ne sont peut-être pas évidents à l'heure actuelle.

Je connais des municipalités du Lower Mainland qui ne veulent pas que le nombre de voies ferrées dans leurs collectivités augmente. Beaucoup des résidents de la région sont du même avis. Toutefois, les fabricants et les exportateurs de produits de base de tout l'Ouest canadien dépendent de l'augmentation du

to market. How we can link these national projects — and pipelines would obviously fall under that — to the needs of these cities is a key issue that we still need to crack.

Senator Wetston: You mentioned Australia. Canada cannot help itself but to compare itself to Australia in many ways. Australia is a federation; we are a federation. Some would say Australia works better in some areas, while we might work better in other areas. It's a wonderful country and a great federation, but there are obstacles to achieving certain national goals.

You talk about a national transportation strategy. There are other national strategies we probably could benefit from. Maybe the infrastructure bank is an example of a national strategy.

What is it that you think in Canada, from the perspective of the Canadian Chamber of Commerce, is inhibiting our capacity and ability to develop these national programs in the economic interest of the country?

Mr. Greer: That's a really good question. It starts with how our federation and the jurisdiction of the provinces are expanded and strengthened. There is obvious resistance to federal intrusion on infrastructure issues and on issues like internal trade. There is the federal trade and commerce power that no government of any political stripe has been willing to use to advance the national economic interest. I don't know if we will see that any time soon, and I think it would take a crisis of some kind to provoke that.

Senator Wetston: I can help you with that. They tried to create a national securities commission in the Supreme Court of Canada and it didn't work.

Mr. Greer: This is exactly it.

Australia, as you said, is a helpful jurisdiction for us to compare ourselves to, and we do. Personally I think sometimes Canada gets carried away with too many national strategies. There are clear areas of federal jurisdiction, including the national economic interest, where those efforts would be better directed than national strategies that tie together areas of social issues that fall under provincial jurisdiction.

If the federal government were to stick more to its knitting and focus on the national economic interest, there would be an opportunity to perhaps make bigger things happen.

Senator Enverga: Thank you for your presentation.

nombre de voies ferrées dans la région pour acheminer leurs produits vers les marchés de manière concurrentielle. La façon dont nous pouvons concilier les projets d'envergure nationale — les pipelines en font évidemment partie — avec les besoins des villes est un problème majeur auquel nous devons trouver une solution.

Le sénateur Wetston : Vous avez mentionné l'Australie. Le Canada ne peut pas s'empêcher de se comparer à l'Australie à de nombreux égards. L'Australie est une fédération; le Canada aussi. Certains diraient que l'Australie obtient de meilleurs résultats que nous dans certains domaines, tandis que nous réussissons mieux qu'elle dans d'autres. C'est un pays formidable et une grande fédération, mais des obstacles l'empêchent d'atteindre certains objectifs nationaux.

Vous avez parlé d'une stratégie nationale en matière de transport. Nous pourrions probablement tirer avantage d'autres stratégies nationales. La banque de l'infrastructure est peut-être un exemple de stratégie nationale.

Du point de vue de la Chambre de commerce du Canada, qu'est-ce qui empêche le Canada de mettre en place les programmes nationaux qui sont dans l'intérêt économique du pays?

M. Greer : C'est une très bonne question. Le premier aspect touche la façon dont la fédération et la compétence des provinces sont amplifiées et renforcées. Il y a une résistance évidente à l'intrusion du gouvernement fédéral dans les questions d'infrastructure et de commerce intérieur. Aussi, il y a le pouvoir fédéral de réglementation des échanges et du commerce qu'aucun gouvernement, toutes allégeances politiques confondues, n'a voulu invoquer pour faire avancer l'intérêt économique national. Je ne sais pas si cela arrivera bientôt; je pense qu'il faudrait une crise quelconque pour qu'on en vienne à cela.

Le sénateur Wetston : Je peux vous aider à répondre à cela. On a tenté de créer une commission nationale des valeurs mobilières avec la Cour suprême du Canada, et le projet a échoué.

M. Greer : C'est exactement cela.

Comme vous l'avez dit, c'est utile de nous comparer à l'Australie, et nous le faisons. Personnellement, je pense que le Canada se laisse parfois emporter et qu'il tente d'élaborer trop de stratégies nationales. Certains domaines relèvent clairement de la compétence fédérale, y compris l'intérêt économique national, et il serait préférable de déployer des efforts dans ces domaines que dans des stratégies nationales qui relient des questions sociales de compétence provinciale.

Si le gouvernement se concentrait davantage sur ses propres affaires et sur l'intérêt économique national, cela permettrait peut-être d'accomplir de plus grandes choses.

Le sénateur Enverga : Merci pour vos exposés.

Mr. Greer, I understand that you highlighted the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative. Would the approach taken by the federal government in relation to the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative and the gateway and border crossings be suitable for the development and possible future expansion of a national corridor? Is that possible? What do you think about that?

Mr. Greer: It's certainly possible. Asia-Pacific Gateway funding has largely been spent so there is a gap right now. The Gateways and Border Crossing Fund, as well as Asia-Pacific Initiative, were created in the mid-2000s.

When the previous government renewed its infrastructure funding programs a few years ago, it shifted the funding from the Asia-Pacific program to nationally significant projects. The current government has now identified \$10 billion of its \$180 billion fund for trade and transportation issues. We are waiting to see how they will spend that and what the criteria will be.

Will it reflect specific trade criteria, like the Asia-Pacific program? Will it use what we learned from those programs, or will it be another "fair share" program where everyone sticks their hand in the pot? We don't know that yet.

Once those details are unveiled, it is certainly possible it could be used for corridor expansion-type projects in addition to improvements along existing corridors. I would suggest that \$10 billion of a \$180 billion infrastructure fund for trade and transportation issues is not enough funding to expand beyond existing gateways and corridors. However, we are hopeful that some new version of the trade and gateway corridor programming is resurrected as part of the government's infrastructure plan.

Senator Enverga: I should discuss this with your chamber of commerce.

When do you see the need? How far apart are we? Are we going fast enough or are we going too slowly with our infrastructure that we cannot catch up with the trend of expansion for our businesses? How far are we? Do we really need this infrastructure at this time?

Mr. Greer: In our gateways and corridors it is all relative. The speed and reliability of our gateways and corridors isn't just objectively seen as how it stands. It is measured against competitor countries and businesses shipping through their gateways and corridors that are perhaps not grappling with the same geography we are in Canada.

Our members in the Lower Mainland who rely on the gateway and corridor tell us that the previous program used certain public investments that helped unlock private investment, and that there are some public investments that haven't proceeded and private

Monsieur Greer, je crois comprendre que vous avez souligné l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique. Est-ce que l'approche adoptée par le gouvernement fédéral à l'égard de l'initiative de la Porte et du Corridor de l'Asie-Pacifique, ainsi que des portes d'entrée et des passages frontaliers pourrait favoriser le développement et l'expansion éventuelle d'un corridor national? Serait-ce possible? Qu'en pensez-vous?

M. Greer : Ce serait certainement possible. Les fonds affectés à la Porte de l'Asie-Pacifique ont presque tous été versés; il y a donc un vide en ce moment. Le Fonds pour les portes d'entrée et les passages frontaliers et l'initiative Asie-Pacifique ont été créés au milieu des années 2000.

Lorsque le gouvernement précédent a renouvelé ses programmes de financement des infrastructures il y a quelques années, il a déplacé les fonds affectés au programme Asie-Pacifique vers les projets d'importance nationale. Le gouvernement actuel a mis de côté 10 milliards de dollars de son fonds de 180 milliards de dollars pour le commerce et les transports. Nous attendons de voir comment il dépensera cet argent et quels seront les critères.

Y aura-t-il des critères de commerce précis, comme le programme Asie-Pacifique? Se servira-t-on des leçons tirées de ces programmes ou s'agira-t-il d'un autre programme où tous auront droit à une part équitable? Nous ne le savons pas encore.

Quand les détails seront dévoilés, c'est certainement possible que les fonds puissent servir à financer des projets d'expansion des corridors en plus de projets visant à améliorer les corridors actuels. D'après moi, 10 milliards de dollars pour le commerce et les transports tirés du fonds pour l'infrastructure de 180 milliards de dollars, ce n'est pas une somme suffisante pour procéder à l'expansion des portes d'entrée et des corridors actuels. Toutefois, nous avons espoir qu'une nouvelle version des programmes axés sur le commerce, les portes d'entrée et les corridors fera partie du plan d'infrastructure du gouvernement.

Le sénateur Enverga : Je devrais en parler avec votre chambre de commerce.

Selon vous, quand le besoin se fera-t-il sentir? Quel est l'écart? Agissons-nous assez rapidement ou développons-nous nos infrastructures trop lentement pour suivre l'expansion des entreprises? Quel est l'écart entre les deux? Avons-nous vraiment besoin de ces infrastructures maintenant?

M. Greer : Pour les portes d'entrée et les corridors, tout est relatif. La rapidité et la fiabilité de nos portes d'entrée et de nos corridors ne se mesurent pas objectivement. Il faut les comparer à des entreprises et à des pays concurrents qui expédient des biens à travers leurs portes d'entrée et leurs corridors dans une géographie différente de celle du Canada.

Nos membres du Lower Mainland qui dépendent de la porte d'entrée et du corridor nous ont dit que le programme précédent avait utilisé des investissements publics qui ont aidé à attirer des investissements privés, et que certains investissements publics n'ont pas été versés et que des entreprises privées attendent de

developments are waiting to learn if there will be a certain rail or bridge link built. That investment is being held off, waiting for the public investment that may follow.

The federal government can play an important role convening lower levels of government and the private sector. While investment had been running along at a pretty good clip, some of it has now slowed. There is a lot of interest from those in the corridor. Even as volumes have dipped with the recent economic slowdown all the projections for the next 15, 20 and 30 years through all of our ports and corridors tell us there a significant increase that will require lots of new capacity, if we can get the goods there.

Senator Enverga: How about the port authorities? Do you have any comment on that?

Mike Ircha, Senior Advisor, Association of Canadian Port Authorities: On the question you raised about the issue of transportation corridors as part of a national strategy, the chapter you received really talks about that, but it talks about it eight years ago when we were looking at this. At that time I felt this was the beginning of a national transportation strategy. It was coming from the bottom up.

It is much like we heard with the infrastructure folks talking about it being built up from the bottom. The gateway and corridor strategy was a really good combination of all sorts of stakeholders coming together to identify the key bottlenecks that should be addressed and then finding funding, which was partly federal, private and provincial, to address those bottlenecks to smooth the system.

My thought at that point was that you could build on this into a national strategy because you are focusing it on corridors. It is not the whole world. It is just looking at what is most important in Canada for the movement of our goods and people and how we improve that efficiency. It seemed to me that the trade and corridor strategy was a way to a national transportation strategy.

The Chair: Ms. Zatylny, can you tell me: Does the association include inland ports?

Ms. Zatylny: We are the port authority so we have the inland ports, the freshwater ports on the Great Lakes, but not what are considered purely inland ports like Winnipeg.

The Chair: Not for the ones in Edmonton or Winnipeg.

Ms. Zatylny: No.

The Chair: Are there any other questions? There are no other questions. Thank you very much for your presentation today.

Colleagues, I would like to go in camera for about five minutes, so we will say goodbye to our witnesses, clear the room and proceed.

savoir si une voie ferrée ou un pont quelconque sera construit. On retient l'investissement privé en attendant l'investissement public.

Le gouvernement fédéral peut jouer un rôle important en réunissant les ordres de gouvernement inférieurs et le secteur privé. Les investissements allaient bon train, mais il y a eu un certain ralentissement. Il y a beaucoup d'intérêt parmi ceux qui font partie du corridor. Même si les volumes ont diminué en raison du ralentissement économique actuel, toutes les projections pour les 15, 20 et 30 prochaines années dans tous nos ports et tous nos corridors montrent qu'il y aura une augmentation considérable qui exigera une capacité accrue, si nous pouvons acheminer les biens jusque-là.

Le sénateur Enverga : Et les administrations portuaires? Avez-vous des observations à ce sujet?

Mike Ircha, conseiller principal, Association des administrations portuaires canadiennes : Par rapport à la question que vous avez soulevée concernant le fait d'inclure les corridors de transport dans une stratégie nationale, le chapitre que vous avez reçu porte là-dessus, mais il présente un point de vue qui date d'il y a huit ans puisque c'est à ce moment-là que nous examinons la question. À l'époque, je pensais que c'était le début d'une stratégie nationale en matière de transport. L'initiative venait de la base.

Comme les représentants d'Infrastructure l'ont dit, le travail a commencé à la base. La stratégie de la porte d'entrée et du corridor a rassemblé toutes sortes d'intervenants qui se sont réunis pour cerner les goulets d'étranglement principaux et trouver des fonds — qui sont venus des gouvernements fédéral et provinciaux et du secteur privé — pour les éliminer afin de faciliter le transport.

Je pensais qu'il serait possible de partir de là pour créer une stratégie nationale parce que c'était centré sur les corridors. Ce n'était pas le monde entier. La stratégie portait simplement sur les facteurs les plus importants pour le déplacement des biens et des personnes au Canada et sur les moyens d'améliorer l'efficacité. Il me semblait que la stratégie du commerce et des corridors pourrait mener à une stratégie nationale en matière de transport.

Le président : Madame Zatylny, pouvez-vous me dire si l'association représente les ports intérieurs?

Mme Zatylny : Nous sommes l'administration portuaire; nous représentons donc les ports intérieurs, les ports en eau douce des Grands Lacs, mais pas les ports strictement intérieurs comme celui de Winnipeg.

Le président : Pas ceux d'Edmonton ou de Winnipeg.

Mme Zatylny : Non.

Le président : Y a-t-il d'autres questions? Non. Merci beaucoup pour vos témoignages.

Chers collègues, j'aimerais que nous poursuivions à huis clos pendant environ cinq minutes. Nous allons donc dire au revoir à nos témoins, leur permettre de sortir, puis continuer.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Thursday, March 2, 2017

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:33 a.m. to study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

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

[*English*]

The Chair: Good morning and welcome, colleagues and members of the general public who are following today's proceedings of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce either here in the room or listening via the Web.

My name is David Tkachuk and I am chair of this committee. Today is our 12th 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 today I am pleased to welcome from Natural Resources Canada, Terrence Hubbard, Director General, Petroleum Resources Branch, Energy Sector; John Foran, Director, Pipelines, Gas and LNG Division, Energy Sector; and Stefania Trombetti, Director General, Policy and Economics Branch, Lands and Minerals Sector.

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

Terrence Hubbard, Director General, Petroleum Resources Branch, Energy Sector, Natural Resources Canada: Good morning and thank you very much for the invitation to be here this morning. It's a pleasure to participate in your study of this important issue.

I am Terry Hubbard, and I am the Director General, Petroleum Resources Branch, which among other things is responsible for our oil and gas policy and regulatory files including the development of pipelines in Canada. This is very much an issue that is topical to the work that we've been doing within the department.

I have a few remarks in terms of my presentation this morning. I will go about halfway through it and then turn it over to my colleague to speak to the mining sector elements related to the corridor approach we're looking at.

The main purpose of our presentation this morning is to provide some input to the committee on the concept of developing national corridors as a means of enhancing and facilitating trade in the natural resources sector; to provide context on the need for increased pipeline capacity and other energy transportation infrastructure in Canada; to highlight the importance of infrastructure to the mining sector; and to outline some of the

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le jeudi 2 mars 2017

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 33, 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.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour et bienvenue, chers collègues et membres du public qui suivent les délibérations d'aujourd'hui du Comité sénatorial des banques et du commerce, ici même ou sur le Web.

Je m'appelle David Tkachuk et je suis le président du comité. La séance d'aujourd'hui est la douzième 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.

Dans la première partie de la séance d'aujourd'hui, nous avons le plaisir d'accueillir, de Ressources naturelles Canada, Terrence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières, Secteur de l'énergie; John Foran, directeur, Division des pipelines, du gaz et du GNL, Secteur de l'énergie; et Stefania Trombetti, directrice générale, Direction de la politique et de l'économie, Secteur des terres et des minéraux.

Merci d'être avec nous aujourd'hui. Veuillez nous présenter vos observations préliminaires, après quoi nous passerons à la période de questions.

Terrence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières, Secteur de l'énergie, Ressources naturelles Canada : Bonjour et merci de nous avoir invités ici ce matin. C'est un plaisir de participer à votre étude sur cette question importante.

Je m'appelle Terry Hubbard et je suis le directeur général de la Direction des ressources pétrolières, chargée notamment de notre politique pétrolière et gazière et des dossiers réglementaires, y compris la construction de pipelines au Canada. Votre étude concerne donc directement notre travail au sein du ministère.

Je ferai environ la moitié de la présentation de ce matin, avant de céder la parole à ma collègue, qui parlera des éléments du secteur minier relatifs au corridor envisagé.

Notre exposé de ce matin vise principalement à fournir au comité des renseignements sur le concept de la création de corridors nationaux afin d'améliorer et de faciliter le commerce dans le secteur des ressources naturelles; à situer le contexte de la nécessité d'accroître la capacité des pipelines et d'autres infrastructures de transport de l'énergie au Canada; à faire ressortir l'importance des infrastructures pour l'industrie minière;

Government of Canada's efforts to support sustainable resource development, build public confidence and support trade and infrastructure investment in Canada.

Turning to slide 3, energy is an important driver of the Canadian economy. It represents about 10 per cent of Canada's GDP. Canada has the third largest oil reserves in the world and is among the world's largest oil producers with 3.8 million barrels per day of crude oil production in western Canada. Canada is also the fourth largest natural gas exporter in the world, with 7.3 billion cubic feet exported every day, all of which goes to the United States currently.

Because of our energy riches and our geography we have one of the most extensive energy distribution systems in the world, which is heavily integrated with the United States. There are currently more than 70 cross-border energy pipelines and more than 30 electricity transmission projects.

Canada's crude oil pipeline infrastructure out of western Canada has been operating near capacity for quite some time. Given pipeline constraints about 100,000 barrels per day of crude oil is currently exported by rail. With oil production forecast to continue to grow additional infrastructure will be needed to avoid an increased reliance on rail export capacity going forward.

Turning to slide 4, the energy industry is undergoing a major transformation. It is driven primarily by the shale revolution and the resulting change in energy trade flows. The U.S. is currently Canada's only major export market for oil and gas. In 2015, 99 per cent of Canada's crude oil exports and 100 per cent of our gas exports went to the U.S.

While the U.S. will remain an important market for Canadian energy production going forward, it is becoming increasingly self-sufficient in its own production. New infrastructure will be required in Canada to connect to new markets and to ensure we can obtain full global prices for our energy production going forward.

The International Energy Agency expects global oil demand to continue to grow even under the most optimistic climate change scenarios. Canada has the potential to continue to be a reliable, stable supplier of energy and contributor to global energy security.

Turning to slide 5, as I mentioned, without new pipeline infrastructure our reliance on rail will continue to grow. To keep up with forecast oil production, approximately 700,000 barrels per day of new pipeline capacity would be required by 2020 and 1.7 million barrels per day by 2030.

et à décrire des efforts que déploie le gouvernement du Canada pour appuyer l'exploitation durable des ressources, accroître la confiance du public et soutenir le commerce et les investissements dans les infrastructures au Canada.

Passons à la diapositive 3. L'énergie est un important moteur de l'économie canadienne. Elle représente environ 10 p. 100 du PIB du Canada. Le Canada arrive au troisième rang mondial en ce qui concerne les réserves pétrolières et il compte parmi les plus grands producteurs de pétrole au monde, avec une production de 3,8 millions de barils de pétrole brut par jour dans l'Ouest canadien. Le Canada est le quatrième exportateur mondial de gaz naturel, avec des exportations quotidiennes de 7,3 milliards de pieds cubes de gaz, vers les États-Unis exclusivement.

À cause de nos richesses énergétiques et de notre géographie, nous avons l'un des plus vastes réseaux de distribution de l'énergie au monde. Ce réseau est fortement intégré avec les États-Unis. Il y a actuellement plus de 70 pipelines transfrontaliers et plus de 30 projets de transmission de l'électricité.

Les infrastructures qui font sortir le pétrole brut de l'Ouest canadien fonctionnent presque à pleine capacité depuis un certain temps déjà. Étant donné les contraintes actuelles des pipelines, environ 100 000 barils de pétrole brut par jour sont exportés actuellement par chemin de fer. Vu que la production de pétrole devrait continuer à augmenter, il faudra des infrastructures supplémentaires pour éviter de compter de plus en plus sur la capacité ferroviaire.

Passons à la diapositive 4. Le secteur de l'énergie subit actuellement une transformation majeure, due principalement à la révolution des gaz de schiste qui a modifié les flux des échanges commerciaux d'énergie. Les États-Unis sont actuellement le seul grand marché d'exportation de pétrole et de gaz du Canada. En 2015, 99 p. 100 de nos exportations de pétrole brut et 100 p. 100 de nos exportations de gaz sont allées aux États-Unis.

Même si les États-Unis resteront un important marché pour la production canadienne d'énergie, nos voisins deviennent de plus en plus autosuffisants. Il faudra de nouvelles infrastructures pour relier le Canada à de nouveaux marchés et nous permettre de vendre notre production d'énergie au plein prix.

L'Agence internationale de l'énergie prévoit que la demande mondiale de pétrole continuera de croître, même dans les scénarios les plus optimistes concernant les changements climatiques. Le Canada peut rester un fournisseur fiable et stable d'énergie et continuer à contribuer à la sécurité énergétique mondiale.

Passons à la diapositive 5. Comme je l'ai indiqué, sans nouveaux pipelines, nous continuerons de dépendre de plus en plus du transport ferroviaire. Pour pouvoir suivre la production de pétrole projetée, il faudrait accroître la capacité des pipelines d'environ 700 000 barils par jour en 2020 et de 1,7 million de barils par jour en 2030.

In the current low oil price environment the difference between sending oil by rail to market versus pipeline is significant in terms of producer netbacks. It can cost as much as \$5 per barrel more for rail than pipe when shipping from Alberta to the Canadian West Coast, \$6 per barrel more to Canada's East Coast, or up to \$10 per barrel more to the Gulf Coast.

Canada's oil production is expected to continue to grow even in the current lower oil price environment. Latest NEB forecasts show oil production to grow from 3.8 million barrels per day in 2015 to 4.5 million barrels per day by 2020 and up to 5.5 million barrels per day by 2030.

As we move forward we'll require infrastructure to move this oil to market. The government is working to ensure that decisions on pipeline projects balance the goal of maximizing economic growth and ensuring environmental protection.

As has been evident in the public debate there are ongoing concerns and remain ongoing concerns about the impacts on the environment from pipeline development, the impacts of increased marine shipping, and the potential environmental impacts associated with oil spills both on marine and on land.

At the same time we're dealing with new global commitments to address climate change. The provinces are also increasingly involved in the development and decision making of infrastructure projects in Canada.

These complexities are magnified by multiple communities involved along energy infrastructure routes, our duty to consult with Canada's indigenous people, and relationships with other jurisdictions including municipal governments on these developments.

Turning to slide 6, it really comes to the heart of the question before us today: Could an energy corridor or a national corridor be the solution to our infrastructure challenges going forward? Our understanding of what is at the heart of a corridor is that it's a preapproved right-of-way for infrastructure development. It would avoid the need for determining whether individual projects are in the public interest so that when individual projects come down the line we can focus on the technical and best ways to develop those projects going forward.

We've looked quite closely at the issue over the years given our work on infrastructure and pipeline development. Our analysis is that there are both pros and cons toward the corridor concept. There are potential advantages. It shows strong federal leadership in the need for infrastructure development. There are opportunities in enhancing environmental protection by looking at amalgamating infrastructure in one right-of-way and opportunities to enhance engagement with Canadians with direct government engagement on the development of this infrastructure.

Dans l'actuelle conjoncture de faiblesse des cours du pétrole, les bénéfices pour les producteurs sont très différents selon que le pétrole est acheminé sur le marché par rail ou par pipeline. Le transport par chemin de fer peut coûter jusqu'à 5 \$ de plus le baril entre l'Alberta et la côte Ouest du Canada, 6 \$ de plus le baril vers la côte Est et jusqu'à 10 \$ de plus vers le golfe du Mexique.

La production de pétrole du Canada devrait continuer à augmenter, même dans l'actuelle conjoncture de faiblesse des prix. Selon les plus récentes prévisions de l'ONE, la production de pétrole devrait passer de 3,8 millions de barils par jour en 2015 à 4,5 millions de barils par jour en 2020 et jusqu'à 5,5 millions de barils par jour en 2030.

À l'avenir, nous aurons besoin de nouvelles infrastructures pour transporter ce pétrole vers les marchés. Le gouvernement veut s'assurer que les décisions relatives aux projets de pipelines contribuent à la fois à l'optimisation de la croissance économique et à la protection de l'environnement.

Comme le démontre le débat public, on se préoccupe encore des répercussions de la construction de pipelines sur l'environnement, des conséquences d'une hausse du transport maritime et des éventuelles incidences sur l'environnement marin et terrestre en cas de déversement de pétrole.

En même temps, nous devons respecter les nouveaux engagements mondiaux relatifs aux changements climatiques. Les provinces participent aussi de plus en plus à la conception des projets d'infrastructure au Canada et aux décisions connexes.

Cette complexité est amplifiée par la multitude des collectivités qui se trouvent sur le parcours des infrastructures de l'énergie, notre devoir de consulter les peuples autochtones, et les relations avec les autres paliers de gouvernement, y compris les municipalités, dans le cadre de ces projets.

La diapositive 6 est au cœur de la question qui se pose aujourd'hui : un corridor énergétique ou un corridor national pourrait-il être la solution aux défis qui nous attendent en matière d'infrastructures? Si nous comprenons bien l'essence d'un corridor, il s'agit d'un droit de passage approuvé d'avance pour la construction d'une infrastructure. Il ne serait plus nécessaire de déterminer si chaque projet est dans l'intérêt public, de sorte qu'on pourrait se concentrer sur les aspects techniques et les meilleurs moyens de faire avancer les projets.

Nous avons examiné la question de près au fil des années dans le cadre de nos travaux sur le développement des infrastructures et des pipelines. D'après notre analyse, les corridors présentent des avantages et des inconvénients. Voici quelques avantages potentiels. Ils démontreraient un solide leadership fédéral face à la nécessité de développer les infrastructures. Il serait possible de protéger davantage l'environnement en cherchant à regrouper des infrastructures sur un même droit de passage afin que l'engagement des Canadiens s'ajoute à la participation directe du gouvernement au développement de ces infrastructures.

However, at the same time there are issues around timeliness of infrastructure development. It's an imperative that we develop infrastructure in the near term to satisfy current market needs and the need to do a two-step approach by developing first a corridor and then the future infrastructure within it. It could extend timelines for project development approvals going forward.

There are issues as well around stakeholder and public confidence, particularly if the government were to use its declaratory powers to move forward and declare certain tracts of land in the national interest. We've already seen sentiments from communities that want more engagement in decisions. If we were to cut off that debate we could see increased opposition to the infrastructure development going forward.

Another big issue around energy corridors is costs and who bears those costs. Currently, private sector proponents are responsible for proposing infrastructure development and for assessing the technical and environmental considerations around it.

If we were to develop a national corridor approach, who would bear those costs going forward? Those costs can be significant. I understand for an assessment like the Enbridge Northern Gateway Project they invested as much as \$300 million in that environmental assessment and regulatory review.

There are advantages and disadvantages in the near term. For the near term infrastructure needs we are facing in Canada for our energy development we don't see corridors as a silver bullet, but in the longer term there could be opportunities for planning and developing a national corridor approach to facilitate longer term energy needs.

Turning to slide 7, under our current market oriented energy policies, industry as I mentioned proposes the current routes based on environmental, technical, economic and other factors associated with the development.

For example, the technical challenges of moving oil and gas are different, particularly in mountainous regions of Canada. As such, what is an optimal route for one project may not be the optimal route for another project going forward.

Another thing I would note is that new pipelines proposed in Canada typically parallel existing corridors to the extent possible. There is a cost advantage for industry in doing so and facilitating development. For example, the Trans Mountain Expansion Project would parallel 89 per cent of the project along existing rights-of-way.

Line 3, the replacement project, will be fully developed within an existing pipeline corridor. For the proposed Energy East project, a 4,500-kilometre project across Canada, approximately 80 per cent of that project would follow existing rights-of-way, including two-thirds of it leveraging and utilizing existing energy infrastructure.

Mais il y a par ailleurs des problèmes de délais. Il est impératif de construire les infrastructures à court terme afin de répondre aux besoins actuels du marché, mais aussi de le faire en deux étapes, d'abord l'établissement du corridor et ensuite la construction des infrastructures dans ce corridor. Tout cela pourrait retarder les approbations de futurs projets.

On peut s'interroger aussi sur la confiance des intervenants et du public, en particulier si le gouvernement devait recourir à ses pouvoirs pour déclarer certains terrains d'intérêt national. Nous voyons déjà que les communautés veulent participer davantage aux décisions. Si nous empêchions ce débat, l'opposition à la construction d'infrastructures pourrait s'accroître.

Une autre grande question est qui assume les coûts des corridors énergétiques? À l'heure actuelle, les promoteurs du secteur privé proposent des projets d'infrastructure et en évaluent les aspects techniques et environnementaux.

Si nous devons adopter l'approche d'un corridor national, qui en assumerait les coûts, qui peuvent être importants. Je crois comprendre que dans un projet comme le projet Northern Gateway, Enbridge a investi 300 millions de dollars dans l'évaluation environnementale et l'examen réglementaire.

Il y a des avantages et des inconvénients à court terme. À court terme, pour les besoins en infrastructures du Canada afin de développer notre secteur de l'énergie, les corridors ne nous semblent pas une solution miracle, mais à long terme il pourrait être avantageux de planifier et de mettre en place un corridor national, afin de faciliter les besoins énergétiques à long terme.

Passons à la diapositive 7. En vertu de nos politiques énergétiques actuelles axées sur le marché, l'industrie propose, comme je l'ai indiqué, ces routes, en se fondant sur les aspects environnementaux, techniques et économiques.

Par exemple, les défis techniques sont différents pour le transport du pétrole et le transport du gaz, en particulier dans les régions montagneuses du Canada. Ce qui constitue une route optimale pour un projet ne le serait pas nécessairement pour un autre projet ultérieur.

Je fais remarquer également que les nouveaux pipelines proposés au Canada sont le plus possible parallèles à des corridors existants. Ces tracés parallèles présentent un avantage de coût pour l'industrie et facilitent le développement. Par exemple, 89 p. 100 du tracé du projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain suivrait en parallèle des droits de passage existants.

La ligne 3, le projet de remplacement, sera construite le long d'un corridor existant. Pour le projet Énergie Est proposé, un projet de 4 500 kilomètres d'un océan à l'autre, environ 80 p. 100 du tracé suivrait des droits de passage existants, dont les deux tiers en exploitant et utilisant des infrastructures énergétiques existantes.

I will pause there on the energy side of things and I will turn it over to my colleague Stefania to provide a few comments on the mining sector.

Stefania Trombetti, Director General, Policy and Economics Branch, Lands and Minerals Sector, Natural Resources Canada: Good morning, everyone. It's a real privilege to be here to be providing testimony to support the work of this committee in studying trade corridors.

Just shifting gears in terms of the mining sector, I will set some of the context about this segment of Canada's economy and then move along to talk about infrastructure and transportation.

Canada is a leading mining nation. We produce some 60 minerals and metals that are mined at more than 200 producing mines. Mining activity across all regions and notably in the North holds great potential to meet global demand for commodities such as iron ore and precious metals.

The mineral sector accounts for 4 per cent of Canada's gross domestic product and it results in 563,000 direct and indirect jobs. It also employs more than 10,000 indigenous people, making it a major employer of this segment of Canada's population.

Mining is an export-oriented business. It's a very global industry. It accounts for 19 per cent of Canada's exports, with the majority of those exports going to the U.S, followed by Europe and China.

Internal trading of commodities is limited, so barriers to internal trade are not viewed as a significant issue by the industry. It's really about getting commodities to global markets.

Just turning to the next slide on infrastructure, infrastructure is critical for mining development. More than 40 per cent of rail freight volumes come from shipping mined products or by-products. It's key to developing minerals and to getting commodities to market.

Just as a bit more information on that, there are two segments when you look at commodities and exporting them. One segment is high-value/low-volume commodities such as diamonds and even gold which you could transport out of the mine site in an airplane, and the other is high-volume bulk commodities such as coal, potash and iron ore. Those are the ones that typically will be put on to rail transport to a port and then shipped in vessels to international markets. The transportation and shipping costs associated with moving commodities to port can be significant and have an effect on industry cost price competitiveness in a global market.

For example, transportation costs for metallurgical coal are roughly the same as the combined costs of mining, processing, administration and royalty payments. Energy transmission and telecommunications infrastructure support mine construction,

Je m'arrête ici, pour le secteur de l'énergie, et je cède la parole à ma collègue Stefania, qui vous renseignera sur le secteur minier.

Stefania Trombetti, directrice générale, Direction de la politique et de l'économie, Secteur des terres et des minéraux, Ressources naturelles Canada : Bonjour à tous. C'est un réel privilège d'être ici et de témoigner pour appuyer les travaux du comité sur les corridors commerciaux.

Pour ce qui est des mines, je situerai d'abord le contexte de ce segment de l'économie canadienne et je parlerai ensuite des infrastructures et du transport.

Le Canada est un chef de file mondial de l'activité minière. Nous produisons environ 60 minéraux et métaux qui sont extraits dans plus de 200 mines en activité. L'activité minière dans toutes les régions et en particulier dans le Nord pourrait fort bien répondre à la demande mondiale de produits comme le minerai de fer et les métaux précieux.

Le secteur minier représente 4 p. 100 du produit intérieur brut du Canada et crée 563 000 emplois directs et indirects. Il emploie plus de 10 000 Autochtones et constitue donc un grand employeur pour ce groupe de la population canadienne.

Les mines sont une industrie d'envergure planétaire axée sur les exportations. Elles représentent 19 p. 100 des exportations canadiennes. La majorité des exportations vont aux États-Unis, et ensuite en Europe et en Chine.

Le commerce intérieur est limité, de sorte que les obstacles au commerce intérieur ne constituent pas un problème majeur pour l'industrie. Il s'agit surtout d'acheminer ces produits vers les marchés mondiaux.

La prochaine diapositive, sur les infrastructures, montre que les infrastructures sont cruciales pour l'exploitation minière. Plus de 40 p. 100 des marchandises transportées par chemin de fer sont des produits de l'extraction minière ou des produits dérivés. Le transport est crucial pour extraire les minéraux et acheminer les produits vers les marchés.

Au sujet du transport, il y a deux volets pour l'exportation des matières premières. Les produits à valeur élevée, mais à faible volume, comme les diamants et même l'or, peuvent partir de la mine en avion. Les produits en vrac à gros volume, comme le charbon, la potasse et le minerai de fer sont habituellement transportés par chemin de fer vers un port et ensuite acheminés par bateau vers les marchés étrangers. Les coûts d'acheminement vers les ports peuvent être élevés et ils influent sur la compétitivité des coûts et des prix sur les marchés mondiaux.

Par exemple, les frais de transport du charbon métallurgique sont à peu près équivalents à la somme des coûts de l'extraction, de la transformation, de l'administration et des redevances. Les infrastructures de distribution de l'énergie et des

operations and the workforce. If you have a lack of infrastructure in remote regions it means projects on the energy side may rely on diesel power.

It's about making choices. If you're relying on diesel power it's more polluting than hydroelectric energy generation, for instance. Mining development has historically proceeded on a project-by-project basis. Mining a remote deposit may only require a single rail line to deliver the product to a port. Voisey's Bay in Newfoundland and Labrador is an example.

In other cases where you have multiple deposits or clusters of deposits a regional approach to planning that mineral development, including infrastructure planning, may make more sense. A good example to illustrate is the Labrador Trough which straddles the Quebec-Newfoundland Labrador border. It's rich in iron ore and it benefits from several mining projects that improve the economies of scale.

To feed our ports and get Canadian products to market, the infrastructure investment that enables and supports mineral development is vital. Nowhere is this more apparent than in the North. Some say it suffers from a northern premium. Basically, the cost to explore and build new mines is estimated at 2.5 times higher than in the South so there is a premium for operating there.

Infrastructure that serves mining projects can also spur economic activity. An example is northern B.C.'s mineral-rich golden triangle area. Port expansions and the Northwest Transmission Line Project go hand in hand with supporting the development of new mines there and bringing jobs to that region. It's really important to have strong major arteries to which mine developments can link.

Regarding economic development potential in remote communities, there's a lot of potential there. We see it when we see mines opening in remote parts of the country. Many communities in remote parts of the country are indigenous communities. Infrastructure and mineral development can connect communities. It can create economic opportunities and jobs. It's not just jobs in the mine; it's jobs that are related to the mine operations. That can be things like trucking, catering, plumbing and infrastructure maintenance. In the broadest sense mineral development has many layers and components to it and it can be leveraged to achieve public-good goals.

The next slide illustrates the gateways that move minerals to global markets. As I mentioned, our mined goods are primarily destined for the U.S. market. They leave Canada via rail, road and ship. Iron, steel, aluminum, gold, copper and potash are some of the commodities we send to our southern neighbour. On the East Coast our ports send precious metals, iron ore, nickel, diamonds and uranium to Europe. On the West Coast our ports

télécommunications appuient la construction des mines, leur exploitation et la main-d'œuvre. L'absence d'infrastructures dans des régions éloignées peut obliger des mines à produire de l'électricité avec du diesel.

Il faut faire des choix. Les centrales au diesel sont plus polluantes que l'hydroélectricité, par exemple. Depuis toujours, l'exploitation minière se fait projet par projet. Exploiter un gisement dans une région éloignée peut nécessiter simplement une voie de chemin de fer pour acheminer le produit vers un port. Voisey's Bay à Terre-Neuve-et-Labrador en est un exemple.

Dans d'autres cas, lorsqu'il y a plusieurs gisements, une approche régionale de la planification de l'extraction du minerai, y compris la planification des infrastructures, peut être préférable. Un bon exemple est la fosse du Labrador, qui chevauche la frontière entre le Québec et Terre-Neuve-et-Labrador. Elle est riche en minerai de fer et le regroupement de plusieurs projets miniers accroît les économies d'échelle.

Pour alimenter nos ports et acheminer les produits canadiens, il est essentiel d'investir dans les infrastructures qui facilitent et appuient l'activité minière. Le besoin est criant dans le Nord. Certains affirment qu'il y a une prime à payer dans le Nord. Le coût de l'exploration et de la construction de nouvelles mines y est 2,5 fois plus élevé que dans le Sud.

Les infrastructures qui appuient les projets miniers peuvent aussi stimuler l'activité économique. La région du Golden Triangle dans le nord de la Colombie-Britannique en est un exemple. Les expansions portuaires et le projet de ligne de transmission du Nord-Ouest vont de pair avec un appui à la mise en valeur de nouvelles mines et la création de nouveaux emplois dans la région. Il est très important d'avoir de grandes artères solides auxquelles peuvent se relier les projets miniers.

Il y a un énorme potentiel de développement économique dans les collectivités éloignées. Nous le voyons quand des mines ouvrent dans des régions éloignées du pays. De nombreuses collectivités dans ces régions éloignées sont autochtones. Les infrastructures et l'activité minière peuvent relier les collectivités. Elles créent des débouchés économiques et des emplois, pas seulement des emplois dans les mines. Il y a aussi des emplois liés à l'exploitation des mines, comme le camionnage, les services de traiteurs, la plomberie et l'entretien des infrastructures. Les projets miniers comportent de multiples couches et composantes et on peut s'appuyer sur eux pour atteindre des objectifs de bien public.

La prochaine diapositive montre les points de passage qui permettent d'acheminer les minéraux vers les marchés mondiaux. Comme je l'ai indiqué, nos produits miniers sont surtout destinés au marché américain. Ils partent du Canada par les chemins de fer, les routes et les bateaux. Le fer, l'acier, l'aluminium, l'or, le cuivre et la potasse comptent parmi les produits que nous envoyons à notre voisin du Sud. Sur la côte Est, nos ports

deliver commodities such as coal, base metals, iron ore and potash to Asia. In the North base metals as well as diamonds are exported.

To grow international markets a seamless transportation system for our commodities is key from the mine, sometimes stopping at a processing facility, to the port, and ultimately to global markets.

The next slide is about some of the efforts of the government to advance sustainable resource development, which really starts from the premise that a clean environment and a strong economy can go hand in hand. The mandate letters to the ministers of environment and climate change and natural resources signal the government's commitment to developing resources in a sustainable manner that protects Canada's rich natural environment, respects the rights of indigenous people and supports a more resilient natural resources sector.

Without public confidence in the regulatory and environmental processes proposed projects will simply not move forward. That's why there is work under way to modernize the National Energy Board and to review the federal environmental assessment process. There are also commitments related to modernization of Canada's infrastructure and funding to address bottlenecks and to support exporting our goods to global markets.

In conclusion, infrastructure development is important to support the growth of Canada's oil and gas and mining industries and to access new and growing markets for these resources. The development of these resources will create jobs and support economic growth to benefit Canadians. This growth can proceed in an environmentally sustainable manner which will ensure a resilient natural resources sector and bring jobs to communities across Canada, including indigenous communities.

The modernization of the National Energy Board and review of environmental processes are important steps to ensuring that Canadians have the confidence they need that pipelines can be built and operated in a manner that is safe for the environment and the public and that mineral development can occur in a similar manner.

Modernizing Canada's infrastructure will also support the safe and efficient movement and trade of Canadian commodities to international markets.

Senator Ringuette: I want to thank you for your presentations. The purpose of our study is to look at future needs for future development.

expédient des métaux précieux, du minerai de fer, du nickel, des diamants et de l'uranium en Europe. Sur la côte Ouest, nos ports livrent des produits comme le charbon, le minerai de fer et la potasse en Asie. Dans le Nord, on exporte des métaux de base et des diamants.

Pour prendre de l'expansion sur les marchés internationaux, il est essentiel de pouvoir compter sur un réseau de transport homogène depuis la mine jusqu'aux ports, parfois après un arrêt dans une installation de transformation, et finalement vers les marchés.

La prochaine diapositive porte sur certains efforts du gouvernement afin de promouvoir le développement durable des ressources, qui repose sur le principe qu'un environnement propre et une économie forte peuvent aller de pair. Les lettres de mandat aux ministres de l'Environnement et du Changement climatique et des Ressources naturelles signalent la volonté du gouvernement de mettre en valeur les ressources d'une manière durable qui protège le riche environnement naturel du Canada, respecte les droits des peuples autochtones et appuie un secteur des ressources naturelles plus résilient.

Sans la confiance du public dans les processus réglementaires et environnementaux, les projets proposés ne pourront pas aller de l'avant. C'est pourquoi des travaux sont en cours pour moderniser l'Office national de l'énergie et examiner le processus fédéral d'évaluation environnementale. Il y a aussi des engagements à l'égard de la modernisation des infrastructures du Canada et du financement pour débloquer les goulets d'étranglement et appuyer l'exportation de nos produits vers les marchés mondiaux.

En conclusion, le développement des infrastructures est important pour appuyer la croissance des industries pétrolière, gazière et minière du Canada et pour donner accès à de nouveaux marchés et à des marchés en croissance pour ces ressources. La mise en valeur de ces ressources créera des emplois et appuiera la croissance économique, au profit des Canadiens. Cette croissance peut se faire de manière durable pour l'environnement, qui contribuera à la résilience du secteur des ressources naturelles et créera des emplois dans des collectivités de toutes les régions du Canada, y compris des collectivités autochtones.

La modernisation de l'Office national de l'énergie et l'examen des processus environnementaux sont des étapes importantes pour que les Canadiens aient confiance que des pipelines peuvent être construits et exploités sans danger pour l'environnement et le public et qu'il en va de même pour l'activité minière.

La modernisation des infrastructures du Canada appuiera également le transport sûr et efficace des produits de base canadiens vers les marchés internationaux.

La sénatrice Ringuette : Je vous remercie de votre exposé. Notre étude porte sur les besoins futurs pour le développement futur.

I looked for instance at the mineral slide 10 wherein you identify the different minerals. Right now I suspect it is close to the energy resources in our Canadian geography. However, this is current prospecting and exploration. It has nothing to do with the future. This is the purpose of our study: looking at the future.

I believe your department has a major role to play in regard to establishing the potential economic development of our North. The federal government has a responsibility, notwithstanding anything else, in regard to ascertaining our international sovereignty on the territory which will to become a bit contentious down the road.

You know where you stand currently in regard to the exploration and the flow, but do you not find that it is within your responsibility to advance the future requirements for future development in both the energy and the mineral sectors?

Mr. Hubbard: Maybe I can begin and Ms. Trombetti can add in on the mineral and mining side of things.

With respect to Canadian energy the infrastructure we're looking to develop today will support long-term growth of the energy sector in the next two decades. The infrastructure proposals are based on those long-term forecasts and long-term needs. Often the pipelines or transmission lines that we're developing today will be in place for the next 30 to 40 years, and sometimes even longer.

Senator Ringuette: That is within the current explorations. It has nothing to do with future explorations which will move north.

Mr. Hubbard: That's right. The department is working closely, as is Minister Carr with his colleagues at environment and others, and looking to that longer term energy future.

The pan-Canadian framework signed with the provinces in December signalled the intent to move and transition to a cleaner energy future going forward. Discussions are under way looking at what that future will look like.

One of Minister Carr's key mandate commitments is working with the provinces on the development of a Canadian energy strategy. Part of that strategy in the priorities outlined by the provinces is to look at the infrastructure needs going forward. Working groups have been set up with the federal government and the provinces to look at what those future infrastructure needs will be to support those longer term discussions.

Senator Ringuette: Within that consulting process have you met with the diversity groups that are proposing a northern corridor?

Par exemple, je consultais la diapo 10 sur les minéraux où vous recensez les différents minéraux. En ce moment, je soupçonne que les gisements sont près des ressources énergétiques dans notre vaste étendue géographique canadienne. Par contre, il s'agit de la prospection et de l'exploration en cours. Cela n'a rien à voir avec l'avenir. Notre étude concerne l'avenir.

Je crois que votre ministère a un grand rôle à jouer pour établir le potentiel de développement économique de notre Nord. Indépendamment de quoi que ce soit d'autre, il incombe au gouvernement fédéral d'établir avec précision notre souveraineté internationale sur le territoire qui deviendra litigieux d'ici quelques années.

Vous connaissez la situation actuelle pour ce qui est de l'exploration et de l'écoulement, mais ne trouvez-vous pas qu'il vous incombe de formuler les besoins futurs en matière de développement à venir, tant dans le secteur de l'énergie que dans celui des minéraux?

M. Hubbard : Peut-être que je peux commencer et que Mme Trombetti complètera pour ce qui est des minéraux et de l'exploration minière.

Pour le secteur de l'énergie au Canada, l'infrastructure que nous envisageons de développer aujourd'hui appuiera la croissance à long terme du secteur de l'énergie au cours des deux prochaines décennies. Les propositions en matière d'infrastructure se fondent sur les prévisions à long terme et les besoins à long terme. Souvent, les pipelines ou les lignes de transport que nous aménageons aujourd'hui seront en place pour les 30 à 40 prochaines années, et parfois davantage.

La sénatrice Ringuette : Cela fait partie des explorations actuelles. Cela n'a rien à voir avec les explorations futures, qui se déplaceront vers le nord.

M. Hubbard : Vous avez raison. Le ministère travaille en étroite collaboration, tout comme le ministre Carr avec ses collègues de l'environnement et d'autres secteurs, et examine la situation de l'énergie à plus long terme.

Le cadre pancanadien conclu avec les provinces en décembre signalait l'intention de passer et de transitionner vers un avenir énergétique plus propre. Des discussions sont en cours et on examine ce que nous réserve l'avenir.

L'un des engagements du ministre Carr pris en vertu de son mandat est de collaborer avec les provinces à l'élaboration d'une stratégie canadienne de l'énergie. Une partie de cette stratégie dans les priorités énoncées par les provinces consiste à examiner les besoins en infrastructure pour l'avenir. Des groupes de travail ont été constitués avec le gouvernement fédéral et les provinces pour examiner ce que seront les besoins en infrastructure pour appuyer les discussions à plus long terme.

La sénatrice Ringuette : Dans le cadre de ce processus de consultation, avez-vous rencontré les groupes qui proposent un corridor dans le Nord?

Mr. Hubbard: We have had some discussions within NRCan, with the University of Calgary, and with the leads at CIRANO about their northern corridor proposal. We shared some ideas and thoughts and look forward to their continued research in this area.

The ongoing major efforts at NRCan right now relate to the modernization of the National Energy Board. Part of that is to create the conditions for having a regulator in place to address both the current and future needs in terms of infrastructure development. We have a very significant ongoing engagement process across Canada right now, with an expert panel that has been appointed to engage Canadians and with a big focus on indigenous communities, to hear input on what future energy regulators should look like, including the government's role, its mandate and structure, and how best to achieve some of the objectives of ensuring we develop our infrastructure today and well into the future.

Senator Moncion: My question is about where the pipeline will be going through. In North Bay where I live it will go under Trout Lake, which provides clean water for the whole city. It is not a big city but it is still a city where the pipeline will go through.

What kind of research has been done to work around these problem areas? What kind of assurance can you give people that whatever contaminants will not alter the main water supply or the environment where people live?

Mr. Hubbard: That is the intent of our environmental assessment and regulatory process. It is designed to identify and study those issues, to develop terms and conditions to ensure that the environment can be protected throughout the development and to ensure that infrastructure can be operated and developed safely.

The project you are referencing is TransCanada's proposed Energy East project, which is in its very early days of the environmental assessment and regulatory review. The National Energy Board will be studying those matters.

Over the last number of years we have put in place a number of new safeguards to strengthen our regulatory environment, including a Pipeline Safety Act that came into force in June 2016, which increased the safety and liability provisions of the National Energy Board Act.

We are about creating and enhancing a culture of safety around infrastructure development through National Energy Board modernization, and looking to engage Canadians on how we can further improve that regulatory environment.

M. Hubbard : Nous avons tenu quelques discussions avec NRCan, avec l'Université de Calgary, et avec les responsables de CIRANO au sujet de leur proposition de corridor dans le Nord. Nous avons échangé des idées et des réflexions et nous avons hâte de connaître les résultats de leurs recherches continues dans ce domaine.

Les principaux efforts en cours à NRCan en ce moment ont trait à la modernisation de l'Office national de l'énergie. Une partie de ces efforts vise à créer les conditions pour mettre en place un organe de réglementation qui aborderait les besoins actuels et futurs pour ce qui est du développement de l'infrastructure. En ce moment, nous disposons d'un très important processus de mobilisation d'un bout à l'autre du Canada, assorti d'un groupe d'experts nommé pour mobiliser les Canadiens et dont l'accent est mis sur les communautés autochtones, afin de recevoir une rétroaction sur ce à quoi devraient ressembler les futurs organes de réglementation dans le domaine de l'énergie, y compris le rôle du gouvernement, son mandat et sa structure, et la meilleure façon d'atteindre certains des objectifs visant à s'assurer que nous développons notre infrastructure aujourd'hui et pour très longtemps.

La sénatrice Moncion : Ma question porte sur l'endroit où passera le pipeline. À North Bay, où j'habite, il passera sous le lac à la Truite, qui approvisionne en eau propre toute la ville. On ne parle pas d'une grande ville, mais quand même d'une ville que traversera le pipeline.

Quelles recherches ont été faites pour trouver une solution à ces problèmes? Quelle assurance pouvez-vous donner aux gens pour les convaincre que des contaminants, quels qu'ils soient, n'altéreront pas leur principale source d'eau ou leur environnement?

M. Hubbard : C'est précisément l'intention de notre processus de réglementation et d'évaluation environnementale. Il est conçu pour recenser et étudier ces problèmes, pour élaborer des modalités visant à s'assurer que l'environnement peut être protégé tout au long du développement et pour s'assurer que l'infrastructure peut être exploitée et développée en toute sécurité.

Vous faites référence au projet Énergie Est de TransCanada, qui en est au tout début de son processus d'évaluation environnementale et d'examen réglementaire. L'Office national de l'énergie étudiera ces questions.

Au cours des dernières années, nous avons mis en place plusieurs nouvelles mesures de précaution afin de renforcer notre cadre réglementaire, y compris une Loi sur la sûreté des pipelines qui est entrée en vigueur en juin 2016, qui a accru les dispositions sur la sûreté et la responsabilité de la Loi sur l'Office national de l'énergie.

Nous sommes sur le point de créer et d'améliorer une culture de la sûreté concernant le développement des infrastructures dans le cadre de la modernisation de l'Office national de l'énergie, et nous prévoyons mobiliser les Canadiens pour connaître la meilleure façon pour nous d'améliorer ce cadre réglementaire.

Senator Moncion: You are talking about engaging Canadians, but how are you working with the natives? Most of the land in northern Ontario and in other provinces belongs to the natives. Are you working with them on this project in particular?

Mr. Hubbard: Indigenous engagement and consultations is a big part of our regulatory process, both in our efforts to modernize the National Energy Board and with respect to individual projects that are being proposed and developed. The government has been clear on its expectations about developing and enhancing a nation-to-nation relationship.

As we move forward with both the individual project reviews and with the reviews of our legislation there is a commitment to look at how we can further strengthen our engagement with Canada's indigenous communities and integrate those views and perspectives not only in the review of the projects but throughout the whole lifecycle of the energy development from proposal through to the ongoing construction and operations of a project.

Senator Enverga: Thank you for your informative and detailed presentation.

When I look at page 10 of your presentation I see vast lands. The northern part of Canada hasn't been developed. It is basically untapped. More than half of Canada hasn't been tapped.

From your studies where do you think the most promising underdeveloped oil and gas and mining sites are located in the northern parts of Canada? Would the proposed northern corridor that we are studying right now be located close enough to these sites to facilitate their development? Have you seen anything like that?

Ms. Trombetti: You are correct that the North is untapped and there is vast potential there. When you look at mineral deposits you need to spend a fair amount of time exploring and understanding the geology. The government has programs in place to look at the geoscience and understand the subsurface and where we might get specific types of minerals or metals.

There is vast potential in the North but the industry depends on a number of different things to be competitive. Competitiveness is what will drive where projects get implemented, where mineral development projects occur.

Being able to say where a national corridor should be placed specifically at this moment is a difficult question to answer because there are other considerations that go into which projects will have the financing and will get underground and be producing mines.

Transportation is a key aspect of what will drive that development. There is also investment attraction, regulatory regime, taxation, labour supply and the grade of ore being

La sénatrice Moncion : Vous parlez de mobiliser les Canadiens, mais quels sont vos rapports avec les Autochtones? La plupart des terres dans le Nord de l'Ontario et d'autres provinces appartiennent aux Autochtones. Travaillez-vous avec eux dans le cadre de ce projet précis?

M. Hubbard : La mobilisation et la consultation des Autochtones est un élément important de notre processus réglementaire, tant pour ce qui est de nos efforts pour moderniser l'Office national de l'énergie que pour les projets individuels qui sont proposés et mis en œuvre. Le gouvernement a été clair quant à ses attentes concernant l'entretien et l'amélioration d'une relation de nation à nation.

À mesure que nous progressons, tant pour ce qui est des examens de projets individuels que des examens de nos mesures législatives, nous nous sommes engagés à examiner de quelle façon nous pouvons renforcer davantage notre engagement auprès des communautés autochtones du Canada et intégrer ces points de vue et perspectives non seulement dans l'examen des projets, mais tout au long du cycle de vie de la mise en valeur de l'énergie, depuis la proposition jusqu'à la construction et l'exploitation d'un projet.

Le sénateur Enverga : Merci de votre exposé informatif et détaillé.

Lorsque je consulte la page 10 de votre exposé, je vois de vastes territoires. La partie septentrionale du Canada n'a pas été développée. Elle est fondamentalement inexploitée. Plus de la moitié du Canada n'a pas été exploitée.

D'après vos études, où se trouvent selon vous les sites d'exploitation minière, pétrolière et gazière les plus prometteurs non encore développés dans le Nord du Canada? Est-ce que le corridor proposé dans le Nord que nous étudions en ce moment se situerait suffisamment près de ces sites pour en faciliter le développement? Avez-vous vu quelque chose du genre?

Mme Trombetti : Vous avez raison. Le Nord n'est pas exploité et il présente un vaste potentiel. Si vous prenez les gisements minéraux, vous devez consacrer passablement de temps à l'exploration et à la compréhension de la géologie. Le gouvernement a mis des programmes en place pour examiner les données géoscientifiques et comprendre la subsurface et les endroits où nous pourrions obtenir des types précis de minéraux ou de métaux.

Le Nord offre un vaste potentiel, mais l'industrie dépend de plusieurs aspects pour être concurrentielle. La compétitivité décidera de l'endroit où les projets seront mis en œuvre, où les projets de mise en valeur des minéraux se trouveront.

Il est difficile de dire en ce moment à quel endroit précis devrait se trouver un corridor national, parce qu'il y a d'autres facteurs dont il faut tenir compte quant aux projets qui obtiendront le financement, qui seront souterrains et deviendront des mines en exploitation.

Le transport est un aspect clé de ce qui constituera le moteur de ce développement. Il y a aussi l'attraction des investissements, le régime réglementaire, l'imposition, la disponibilité de

extracted. It is an open system where you have exploration companies out there exploring on the basis of public geoscience put out there by the government as a public good so they can focus on where they are exploring.

Where you have deposits is one thing, but where it is feasible to develop them is another question. It is very difficult to say that most of the development will occur in a particular part of the North over the next few decades, because that depends on the economic feasibility.

Senator Enverga: I understand that. With the recent claim of climate change that we have been hearing all over, are there now more opportunities or are there resources available in the North that we can tap? Have you seen any changes in the availability of these resources, considering that we have climate change?

Ms. Trombetti: Exploration is becoming easier and easier to do. That will potentially unlock more areas for exploration. The more you explore, the more you are likely to find a deposit that you would develop into a producing mine.

Senator Tannas: Thank you for being here. First, let me say that it is heartening for me to run into some folks in the federal government who have actually thought about this. I appreciate your responses to the specific question that we were asking rather than some kind of slide show on your department and all the things you are doing, which is good; I don't want to denigrate that. You have taken great efforts to respond to what we've asked you to respond to, and I appreciate it.

We are coming to a point where we need to make some recommendations. We can say this idea has no merit in further study or we can suggest that it needs significant further study before anybody can really say one way or another. The evidence including yours today has been that there really has been no significant study, no financial models built, nothing around this to say whether or not this is a good idea.

I want to ask you a question and maybe put you in a bit of an uncomfortable position. Frankly today's need for a corridor centred around pipelines certainly brought to mind that we should look at this topic with respect to rail for minerals and grain, and for commodities clearly headed for the ocean that don't need to go through and bottleneck major cities.

main-d'œuvre et la teneur du minerai extrait. Il s'agit d'un système ouvert où vous avez des sociétés d'exploration qui font de l'exploration en fonction des connaissances géoscientifiques publiques produites par le gouvernement au titre d'un bien public de façon à ce que ces sociétés puissent se concentrer sur les endroits où elles font de l'exploration.

L'endroit où se trouvent les gisements est un aspect; par contre, l'endroit où il est réaliste de les mettre en valeur est autre chose. Il est très difficile de dire que la majeure partie de la mise en valeur se fera dans une partie précise du Nord au cours des prochaines décennies, parce que cela dépend de la faisabilité économique.

Le sénateur Enverga : Je comprends cela. Compte tenu des récentes répercussions des changements climatiques dont nous entendons parler, y a-t-il maintenant plus de possibilités ou y a-t-il des ressources disponibles dans le Nord que nous pouvons exploiter? Avez-vous constaté des changements dans la disponibilité de ces ressources, compte tenu des changements climatiques?

Mme Trombetti : L'exploration devient de plus en plus facile. Cela débloquera éventuellement plus de zones pour l'exploration. Plus vous explorez, plus vous êtes susceptible de trouver un gisement que vous mettriez en valeur et qui deviendrait une mine en exploitation.

Le sénateur Tannas : Merci d'être venus. Premièrement, permettez-moi de dire qu'il est réconfortant pour moi de rencontrer des gens au gouvernement fédéral qui ont effectivement pensé à cela. Je vous suis reconnaissant de vos réponses à la question précise que nous posons, au lieu de nous présenter une sorte de diaporama sur votre ministère et toutes les choses que vous faites, ce qui est bien; je ne veux pas le dénigrer. Vous avez déployé de réels efforts pour répondre aux questions que nous vous posons, et je vous en remercie.

Nous arrivons au point où nous devons formuler des recommandations. Nous pouvons dire qu'il est inutile d'étudier cette idée davantage, ou nous pouvons suggérer qu'elle mérite une étude plus approfondie avant que quelqu'un puisse vraiment se prononcer dans un sens ou dans l'autre. Les témoignages, y compris les vôtres aujourd'hui, nous ont appris qu'il n'y a pas vraiment eu d'étude importante, qu'aucun modèle financier n'a été monté, qu'il n'y a rien qui puisse nous dire qu'il s'agit ou non d'une bonne idée.

Je veux vous poser une question et peut-être vous mettre un peu mal à l'aise. La nécessité aujourd'hui d'un corridor axé sur les pipelines nous a certainement rappelé que nous devrions examiner ce sujet sous l'angle du transport ferroviaire des minéraux et des céréales, ainsi que des produits destinés de toute évidence aux ports océaniques, et qu'il n'est pas nécessaire qu'ils traversent et engorgent les grandes villes.

If the First Nations had come together and made a proposal for a corridor across the country that they would operate, would we be sitting here today shaking our heads up and down, and saying what a wonderful issue; this solves one of the biggest issues we see in getting anything done?

What we have heard is that the First Nations major project initiative, the First Nations Financial Management Board, would very much like to participate at the beginning stages of a real feasibility study. If we and the government put the right recommendation forward, we might actually see come to fruition an initiated, generated and sanctioned proposal, a plan led by First Nations where they would actually be the proponent and the leader of a major corridor.

I've laid that out for you. In your respected opinions what recommendations should we be making? Do we need more study? Should it involve First Nations who have already stuck their hands up and said they would like significant, serious First Nations leadership to study this further? Or, should we say there has been enough study? We have seen the forecasts. Given that rail and pipeline are the two major components that we see, do you say that we should just drop it? What do you think?

Mr. Hubbard: I will begin and Stefania will have views as well.

In terms of your specific question about whether or not a national corridor could solve our immediate energy infrastructure needs, we don't see that as being an immediate opportunity. Given the time frames that it takes to develop this infrastructure and the time frame in which this infrastructure is needed, a national corridor approach would take too long to do the needed consultations and then bring the individual specific projects forward. In terms of longer term needs, the conversation around where Canada's energy future is going and what those infrastructure needs are, there may be something there.

There are also elements around the corridor approach that could be integrated into the existing system. We are doing a review of the National Energy Board now. Some of the advantages I see of a corridor approach include direct federal engagement and leadership in identifying where infrastructure is needed and in engaging involved stakeholder groups rather than leaving all that engagement to proponents and the private sector to advance.

There is room probably for the federal government to play a more active role earlier on in the development of activities, public engagement and indigenous engagement. We can do a better job and look at ways to integrate that within something closer to our existing system.

Si les Premières Nations s'étaient regroupées et avaient formulé une proposition d'un corridor traversant le pays qu'elles exploiteraient, serions-nous ici aujourd'hui à hocher de la tête, et dirions-nous quel magnifique enjeu; voilà qui règle l'un des plus importants problèmes que nous avons à faire avancer quoi que ce soit?

Ce que nous avons entendu, c'est que l'initiative des grands projets des Premières Nations, le Conseil de gestion financière des Premières Nations, aimerait vraiment beaucoup participer aux premières étapes d'une véritable étude de faisabilité. Si nous et le gouvernement formulons la bonne recommandation, nous pourrions effectivement voir naître une proposition amorcée, produite et sanctionnée, un plan dirigé par les Premières Nations où elles seraient en effet le promoteur et le responsable d'un grand corridor.

Je vous ai donné les paramètres. Selon vos avis respectés, quelles recommandations devrions-nous faire? Devons-nous étudier davantage? Cette étude devrait-elle comprendre les Premières Nations qui ont déjà mis leurs mains en l'air et dit qu'elles aimeraient un leadership important, sérieux des Premières Nations pour étudier cela davantage? Ou encore, devrions-nous dire que la question a été suffisamment étudiée? Nous avons vu les prévisions. Étant donné que le chemin de fer et le pipeline sont les deux principaux éléments que nous voyons, dites-vous que nous devrions tout simplement abandonner? Qu'en pensez-vous?

M. Hubbard : Je vais commencer, puis Stefania vous fera part de ses points de vue également.

Pour ce qui est de votre question précise au sujet de savoir si un corridor national pourrait ou non résoudre nos besoins immédiats en infrastructure pour l'énergie, nous ne le voyons pas comme une possibilité dans l'immédiat. Étant donné les échéanciers qu'il faut pour développer cette infrastructure et l'échéancier dans lequel cette infrastructure est nécessaire, une approche de corridor national serait trop longue pour effectuer les consultations nécessaires, puis présenter les projets individuels précis. En ce qui concerne les besoins à plus long terme, les discussions quant à l'orientation que prend l'avenir énergétique du Canada et quels sont les besoins en infrastructure, il y a probablement une possibilité.

Il y a aussi des éléments concernant l'approche du corridor qui pourraient être intégrés au système actuel. Nous procédons en ce moment à un examen de l'Office national de l'énergie. Certains des avantages que je vois à une approche de corridor comprennent l'engagement et le leadership directs du gouvernement fédéral pour déterminer où l'infrastructure est nécessaire et pour mobiliser les groupes d'intervenants en cause, plutôt que de laisser toute cette mobilisation aux promoteurs et au secteur privé.

Il y a probablement de la place pour que le gouvernement fédéral joue un rôle plus actif plus tôt dans l'élaboration d'activités, la mobilisation du public et la mobilisation des Autochtones. Nous pouvons mieux faire et examiner des façons d'intégrer tout cela à notre système actuel.

It is very difficult to look at the future. We have corridors that have been approved dating back to, if you look at the North, the 1970s for the Alaska Highway pipeline. We took decisions through treaties and legislation to put in place a corridor, but the reality is that the market environment has turned out such that the infrastructure has yet to be built.

We could invest significant amounts of money now to study and develop potential route options. We just don't know enough about what that future will look like to see whether that investment will pay off.

Ms. Trombetti: One of the parts of your question gets to the players and obviously understanding what sorts of impacts, both positive and negative, a corridor could have on the various players, which is an important aspect of considering this question.

As someone who provides advice, it's always good to keep options on the table. For the mineral development sector you could develop on a project-by-project basis; you could go regional in clusters; or you could go corridor. It has merit to look at and further study the pros and cons of the corridor concept. What are its advantages and disadvantages? What sort of impacts will it have on communities? What are the opportunity costs if you take it off the table as an option?

To answer your question, when we look at the mineral commodity market it's similar to what Terry said about oil and gas. It is really difficult to know 50 years from now what will be needed on the market. Many factors affect which commodities are in high demand.

There are always assumptions that we make and assumptions that maybe we don't consider that take a market and turn it in a direction that we hadn't planned for. It is difficult to understand where the market will be. We know that typically in general commodities we try to grow the exports. We try to increase what is going out of the country. Looking at all the options and really understanding the impacts of each of them is something that is important to do.

Senator Wetston: Full disclosure: I used to work for the National Energy Board. I feel modernized.

I want to suggest something to you, if I may, and get your comment on it. I have been around the energy sector for quite a number of years and have participated personally in a number of modernization efforts.

What is different today from the 73,000 kilometres of pipeline that has been built in Canada? I think it is 73,000 kilometres. I really want to focus on this concept of the corridor to understand the thrust of some of your comments about fair

Il est très difficile de regarder l'avenir. Nous avons des corridors qui ont été approuvés et qui remontent, si vous prenez le cas du Nord, aux années 1970 en ce qui concerne le tracé du gazoduc de la route de l'Alaska. Nous avons pris des décisions par l'entremise de traités et de mesures législatives pour mettre en place un corridor, mais la réalité est que les types de marchés ont tellement évolué que l'infrastructure est encore à construire.

Nous pourrions investir des sommes d'argent considérables maintenant pour étudier et élaborer des options de tracés possibles. Nous n'en savons tout simplement pas suffisamment en ce qui concerne l'avenir pour déterminer si cet investissement sera rentable.

Mme Trombetti : L'une des parties de votre question porte sur les intervenants et, bien évidemment, la compréhension des répercussions, tant positives que négatives, qu'un corridor pourrait avoir sur les divers intervenants, ce qui est un aspect important pour répondre à cette question.

En tant que personne qui donne des conseils, il est toujours bon de garder des options sur la table. Pour le secteur de l'exploitation des minerais, vous pourriez le faire projet par projet; vous pourriez adopter une voie régionale dans des grappes; ou vous pourriez adopter l'option du corridor. Il vaut la peine d'analyser les avantages et les inconvénients du concept du corridor et de les étudier encore plus. Quels sont ses avantages et ses désavantages? Quelles seront les répercussions sur les collectivités? Quels sont les coûts de renonciation si vous retirez cette option de la table?

Pour répondre à votre question, lorsque nous examinons le marché des produits minéraux, c'est semblable à ce que Terry a dit au sujet de l'exploitation pétrolière et gazière. Il est vraiment difficile de savoir ce dont le marché aura besoin dans 50 ans d'ici. De nombreux facteurs ont une incidence sur les produits en grande demande.

Nous faisons toujours des hypothèses et il y a des hypothèses dont nous ne tenons pas compte et qui accaparent un marché et l'amènent dans une direction que nous n'avions pas prévue. Il est difficile de comprendre où se situera le marché. Nous savons qu'habituellement, en ce qui concerne les produits généraux, nous essayons de faire augmenter les exportations. Nous essayons d'accroître ce qui sort du pays. Il est important d'examiner toutes les options et de vraiment comprendre les répercussions de chacune d'elles.

Le sénateur Wetston : Divulgarion complète : je travaillais auparavant pour l'Office national de l'énergie. Je me sens modernisé.

Je veux vous faire une suggestion, si vous le permettez, et savoir ce que vous en pensez. J'ai œuvré dans le secteur de l'énergie pendant bon nombre d'années et j'ai personnellement participé à plusieurs efforts de modernisation.

Qu'est-ce qui est différent aujourd'hui par rapport aux 73 000 kilomètres de pipeline qui ont été construits au Canada? Je pense que c'est 73 000 kilomètres. Je veux vraiment me concentrer sur ce concept du corridor afin de comprendre

process in environmental assessments, and modernizing the National Energy Board to provide sufficient expertise in regional interests.

My own personal experience is that we had a lot of that when we had hearings before on the NEB on virtually every matter to issue a certificate of public convenience and necessity. I am trying to understand your reaction to this process and I am trying to stay away from some of the media content.

I am trying to focus on this corridor and I understand your views about it. When I go back in time to the Mackenzie Valley Pipeline there was no shortage of study and discussion and constant hearings with respect to that. It never got built. You might tell me why in a moment.

I'm getting to the question. That's part of the question. Would a corridor deter investment from the private sector in the natural resource sector in Canada?

Senator Day: Is that assuming the corridor is government built?

Senator Wetston: I don't think it can be, but assuming it is government built. Thank you.

Mr. Hubbard: There are a few questions there. First, in terms of what has changed with the National Energy Board, internationally a lot of people look to Canada and what we do in our regulatory environment. They think we do a pretty good job by international standards. We have a lot of technical capacity and expertise and we do carry out robust hearings.

The fundamental thing that has changed is, first, public expectations and, second, our obligations around indigenous engagement and participation in these projects and activities, which is a new responsibility that is evolving and has been evolving significantly over the last decade. Those two areas will be a big focus of the modernization activities going forward.

Around Mackenzie, you are right. It has been studied significantly, but fundamentally when it came down to making a decision on whether to build or not build that project it was market realities and whether there was a market need for that gas at the time at a price that would pay for that infrastructure going forward. Currently, given the shale evolution that no one saw coming, we are awash with gas in North America. Given it is available in places closer to market there is just no market driver to invest at this point in time.

On whether or not developing a national corridor would defer private sector investment, it may deserve private sector investment in the frontend environmental studies and design of a corridor

l'orientation de certaines de vos observations au sujet du processus équitable des évaluations environnementales, et de la modernisation de l'Office national de l'énergie pour qu'il offre une expertise suffisante dans les intérêts régionaux.

Ma propre expérience est que nous avons eu beaucoup de cela lorsque nous avons des audiences devant l'ONE sur pratiquement chaque question pour délivrer un certificat d'utilité publique. J'essaie de comprendre votre réaction à ce processus et j'essaie de me tenir loin d'une partie du contenu médiatique.

J'essaie de me concentrer sur ce corridor et je comprends vos points de vue à ce sujet. Lorsque je remonte à l'époque du pipeline de la vallée du Mackenzie, ce ne sont pas les études et les discussions et les audiences constantes qui manquaient. Il n'a jamais été construit. Vous pourriez peut-être me dire pourquoi dans un instant.

J'en arrive à ma question. Cela fait partie de la question. Est-ce qu'un corridor empêcherait les investissements du secteur privé dans le secteur des ressources naturelles au Canada?

Le sénateur Day : Est-ce en supposant que le corridor est construit par le gouvernement?

Le sénateur Wetston : Je ne pense pas qu'il puisse l'être, mais supposons qu'il est construit par le gouvernement. Merci.

M. Hubbard : Il y a plusieurs questions. Premièrement, pour ce qui est de ce qui a changé dans le cas de l'Office national de l'énergie, à l'échelle internationale, beaucoup de gens se tournent vers le Canada et ce que nous faisons dans notre cadre réglementaire. Selon eux, nous faisons un bon travail par rapport aux normes internationales. Nous avons une très grande capacité technique et une très grande expertise, et nous tenons des audiences corsées.

L'aspect fondamental qui a changé est, premièrement, les attentes du public et, deuxièmement, nos obligations envers la mobilisation et la participation des Autochtones à ces projets et activités, ce qui constitue une nouvelle responsabilité qui évolue et qui a évolué considérablement au cours de la dernière décennie. Ces deux aspects seront un point crucial des activités de modernisation dans l'avenir.

Pour ce qui est du projet de pipeline de la vallée du Mackenzie, vous avez raison. Il a été étudié en long et en large. Essentiellement, lorsqu'il était question de prendre une décision pour savoir si l'on construisait ou non ce projet, ce sont les réalités du marché et la question de savoir s'il y avait un besoin du marché pour ce gaz à l'époque, à un prix qui paierait pour cette infrastructure dans l'avenir. À l'heure actuelle, compte tenu de l'évolution du prix du gaz de schiste que personne n'a vu venir, nous sommes inondés de gaz en Amérique du Nord. Étant donné qu'il est disponible à des endroits plus près du marché, il n'existe tout simplement aucun facteur de marché pour investir à ce moment-ci.

Sur la question de savoir si l'ouverture d'un corridor national aurait pour effet de différer l'investissement par le secteur privé, je pense que les études environnementales et le concept de corridor

route, but at the end of the day it would still be the private sector that would have the expertise and ability to develop that infrastructure within the corridor. Whether we as a government could pick the right route that would meet those market needs is the fundamental question we would come down to.

The Chair: How big is your department budget?

Mr. Hubbard: I would have to get back to you with the precise numbers.

The Chair: I don't need a precise number. Give me a general ballpark.

Mr. Hubbard: I would say it is probably in the neighbour of about \$2 billion and a big chunk of that would be transfer dollars. For example, we collect royalty payments from offshore oil and gas development and transfer those to the Atlantic provinces.

The Chair: You don't think it is worth \$800,000 to check out whether or not a northern corridor would be a good idea?

Mr. Hubbard: There is ongoing activity looking at this issue. We have engaged, as I mentioned, with the folks at the University of Calgary. I know of officials and counterparts in Alberta, the Northwest Territories and Yukon who have also been looking for potential for an energy corridor in a northern route.

There are ongoing examinations and analyses in different areas. We have been looking at this issue from different approaches and perspectives in terms of how we can achieve some of the objectives we are trying to achieve. We have an opportunity to hear from different stakeholders including the University of Calgary and others as part of our NEB modernization about whether this type of an approach would be something we should look at as part of a new regulatory approach.

The Chair: What was missing in the National Energy Board's recommendations on the eastern pipeline? Why are we doing it again?

Mr. Hubbard: Fundamentally, the question comes down to a decision by the three former panel members on the Energy East project to recuse themselves from that process, given some of the allegations in place about some of the meetings that they had. Given that decision by those independent members, there was a need to appoint new members to look at that project going forward and a decision of those new members to start back at the beginning of the review process to ensure they were comfortable with the approach laid out that they will be looking at.

The Chair: I come from Saskatchewan. My next door neighbour is Alberta on the other side. Oil and gas are a big deal for us. We can see what is going on south of the border. We

pourraient, dans un premier temps, décourager l'investissement privé, mais au final, c'est le secteur privé qui a tout de même les compétences et l'aptitude nécessaires pour développer un tel corridor. Et puis, nous devons nous poser une question fondamentale, celle de savoir si le gouvernement saura choisir le bon tracé susceptible de répondre aux besoins des différents marchés.

Le président : Quel est le budget de votre ministère?

M. Hubbard : Je vais devoir vous communiquer plus tard les chiffres exacts.

Le président : Je n'ai pas besoin de chiffres précis, donnez-moi simplement une idée générale.

M. Hubbard : Je dirais qu'il oscille autour des 2 milliards de dollars, dont une grande partie est constituée de fonds de transfert. Par exemple, nous percevons des redevances de l'exploitation pétrolière et gazière au large et nous les transférons aux provinces de l'Atlantique.

Le président : Et vous ne pensez pas qu'il vaudrait la peine de consacrer 800 000 \$ afin de déterminer si un corridor passant par le Nord est une bonne idée?

M. Hubbard : Nous étudions activement la chose et, comme je l'ai dit, nous collaborons avec l'Université de Calgary. Je sais que des fonctionnaires et certains de mes homologues en Alberta, dans les Territoire du Nord-Ouest et au Yukon étudient aussi la possibilité de faire passer le corridor de transport de l'énergie par le Nord.

Ils sont en train d'examiner et d'analyser différentes régions possibles. Nous étudions cette question sous divers angles en vue de parvenir aux objectifs que nous nous sommes fixés. Nous avons eu l'occasion de recueillir l'avis des différents intervenants, notamment de l'Université de Calgary et d'autres parties liées à la modernisation de l'Office national de l'énergie, cela pour déterminer si ce genre d'approche vaut la peine d'être étudiée dans le cadre de notre nouvelle démarche réglementaire.

Le président : À côté de quoi est-on passé dans les recommandations de l'Office national de l'énergie au sujet du pipeline de l'Est? Pourquoi doit-on recommencer?

M. Hubbard : Tout cela est essentiellement dû au fait que les trois anciens membres indépendants de la Commission d'examen du projet Énergie Est ont décidé de se récuser du processus à cause d'allégations concernant les rencontres qu'ils avaient eues. À la suite de leurs décisions, il a fallu nommer d'autres membres pour poursuivre l'étude de ce projet et leur demander de reprendre toute la démarche depuis le début afin de déterminer s'ils seraient à l'aise pour poursuivre dans la même veine.

Le président : Je viens de la Saskatchewan et j'ai pour voisin l'Alberta. Le pétrole et le gaz sont très importants pour nous. Nous voyons bien ce qui se passe chez nos voisins du Sud. Nous

have watched that for quite a few years. They will be our competitor. Not only will they be self-sufficient. I think they will be a competitor and they will be exporting gas.

We are sitting here and there is no sense of urgency anywhere to move that product safely across the country rather than with railroad cars and get oil to the East Coast, which I think we have been talking about for 30 years and nothing has happened. Now we are in a kind of urgent situation where we will no longer be able to move stuff south if they don't need us.

Is there that sense of urgency within the department itself and within the government itself? I don't see it but I could be blind to it.

Mr. Hubbard: First, I am from Saskatchewan as well.

The Chair: Good. You need a little fire in your belly, right?

Mr. Hubbard: I am from a small town south of Regina, so I know these issues are important to everybody in western Canada in terms of the jobs and economic opportunities they provide.

We are aware of the need for new infrastructure development to support the oil and gas industry going forward. It has probably been the number one issue we have been dealing with as a department for much of the last decade. We have advanced a number of initiatives through NRCan to support responsible infrastructure development going forward; the regulatory modernization efforts to enhance our engagement with Canada's indigenous peoples; the efforts to enhance the safety and security systems for transport, both on the marine and the pipeline safety side of things; a lot of activities over the last number of years to address the issues that have been impeding infrastructure development in Canada; and most recently the pan-Canadian framework addressing some of the environmental concerns around upstream oil and gas development.

There has been a concerted effort and focus to address these issues. The issue around market access still remains a top priority for our industry colleagues.

A lot of the focus has been publicly on oil, but you are right that more importantly it has been on natural gas these days with the current situation of the U.S. becoming self-sufficient and Canada needing to have additional markets for our gas production, not only to grow our current production in western Canada but even to maintain the current jobs and levels of investment we have in that industry. LNG would be critical in that regard.

suivons la situation depuis quelques années déjà et force est de constater que les États-Unis vont être notre concurrent. Non seulement ils vont devenir autonomes, mais en plus, je crois qu'ils seront notre concurrent pour l'exportation de gaz.

Pendant ce temps, nous restons là, sans rien faire et nul ne sent l'urgence d'acheminer le pétrole en toute sécurité vers l'Est du pays, à part de le transporter par chemin de fer, ce dont nous parlons, je pense, depuis une trentaine d'années, mais en vain. La situation est devenue urgente parce que nous n'aurons plus de débouchés dans le Sud si les Américains n'ont plus besoin de nous.

Ressentez-vous un sentiment d'urgence du côté de votre ministère et au sein du gouvernement? Moi pas, mais je suis peut-être insensible.

M. Hubbard : Tout d'abord, je dois préciser que moi aussi je viens de la Saskatchewan.

Le président : Parfait. Alors, vous avez, vous aussi, besoin de montrer votre fougue.

M. Hubbard : Je viens d'une petite ville au sud de Regina et je sais que toutes ces questions sont importantes pour les résidents de l'Ouest à cause des emplois et des débouchés économiques que procurent ces industries.

Nous sommes conscients de la nécessité de se doter de nouvelles infrastructures pour appuyer l'industrie pétrolière et gazière dans l'avenir. C'est sans doute le principal problème dont nous nous occupons au ministère depuis 10 ans. Nous avons lancé un certain nombre d'initiatives par le truchement de NRCan : pour appuyer la construction future d'une infrastructure responsable; pour mettre en œuvre les efforts de modernisation réglementaire en vue d'améliorer nos relations avec les peuples autochtones; pour améliorer les systèmes de sécurité et de sûreté des transports, tant maritimes que par pipeline. Voilà beaucoup d'activités entreprises ces dernières années pour régler les problèmes qui entravent le développement des infrastructures au Canada. Plus récemment, nous avons adopté un cadre pancanadien pour régler une partie des préoccupations environnementales entourant les activités de mise en valeur du pétrole et du gaz, celles qui interviennent en amont.

Nous avons mené un effort concerté pour régler tous ces problèmes sur lesquels nous nous concentrons. La question de l'accès au marché demeure une priorité fondamentale pour nos collègues de l'industrie.

Si, dans les tribunes publiques, il a surtout été question de pétrole, vous avez raison de parler du gaz naturel qui revêt de plus en plus d'importance ces jours-ci étant donné que les États-Unis sont en train de devenir autonomes et que le Canada devra trouver d'autres marchés pour écouler sa production de gaz, non seulement pour favoriser la croissance de notre production dans l'Ouest, mais aussi pour maintenir les actuels niveaux d'emploi et d'investissement dans l'industrie. Le GNL pourrait occuper une place prépondérante à cet égard.

The Chair: As we are into our 150th year it is important for people to review how those two railroads were built, the CN and CP. They are two railroads to nowhere. There was a debate as to whether we should actually do it. We can all get down on our hands and knees that two great prime ministers decided it was a really good idea to build railroads west. We need a bit of vision here as to how we will move our natural resources.

We have to get by this thing. We can study this to death, but we know as we get more population in the south it will be harder and harder to move a pipeline. That is why we are having big trouble with Montreal. If we were moving it through the south and dealing with First Nations, it would be a lot easier than dealing with Montreal, frankly, because they need economic benefit.

I don't have any more questions. I wanted to put that aside and give you some homework to do. I used to be a schoolteacher.

Thank you very much for your presentations today. We have one more presenter. I have to leave at twelve o'clock, unfortunately. They have come quite a ways, so I don't want to cut them short. Larry Campbell, being the senior member here, the oldest guy aside from me, I will let him to chair. Senator Day has to leave as well.

Senator Campbell: I have a meeting. Thank you for your confidence, though.

The Chair: We are continuing our study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

It gives me great pleasure to today to welcome from the Nunavut Resources Corporation, Mr. Scott Northey, Chief Operating Officer. Thank you for being with us today, Mr. Northey. Please begin with your opening remarks and then we will go to a question and answer session.

Scott Northey, Chief Operating Officer, Nunavut Resources Corporation: Thank you, Mr. Chair and members of the committee, for inviting me to speak with you today.

As introduced, my name is Scott Northey, and I am the Chief Operating Officer of the Nunavut Resources Corporation. It's 100 per cent owned by the Kitikmeot Inuit Association, the westernmost of three regional Inuit associations given standing under the Nunavut Land Claims Agreement in 1993.

I prepared some remarks based on some of the conversations I heard prior to my arriving that provide some useful context, but I'm proposing to go off text and talk about why we as Inuit are so involved and so driven to move forward with our Grays Bay Road and Port Project.

Le président : Nous fêtons notre 150^e anniversaire et il est important que les gens se rappellent ce qui a présidé à la naissance de deux compagnies ferroviaires, le CN et le CP. Ce sont deux réseaux ferroviaires qui ne mènent actuellement nulle part. Il y a eu tout un débat à l'époque pour savoir s'il fallait ouvrir cette voie ferrée. Il y a donc de quoi louer les deux grands premiers ministres qui ont décidé que la construction de chemins de fer dans l'Ouest serait une très bonne idée. Nous allons devoir faire preuve d'un peu de vision quant à la façon d'acheminer nos ressources naturelles.

Il nous faut aboutir. Nous pouvons toujours étudier le problème jusqu'à plus soif, mais nous savons qu'à la faveur de l'augmentation de la densité de population dans le Sud, il sera de plus en plus difficile pour nous d'y faire passer un pipeline. Voilà pourquoi nous avons tant de difficultés avec Montréal. Si le tracé passait par le Sud, nous traiterions avec les Premières Nations, ce qui serait beaucoup plus facile que de composer avec Montréal, parce que les Autochtones, disons-le, ont besoin des retombées économiques.

Je n'ai pas d'autres questions. Je voulais mettre ça sur la table pour vous faire travailler un peu par la suite. J'ai été enseignant.

Merci beaucoup pour vos exposés. Nous allons accueillir un autre groupe de témoins. Malheureusement, je dois partir à midi. Comme nos témoins précédents viennent de loin, je n'ai pas voulu écouter leurs témoignages. Larry Campbell étant le plus ancien ici, également le plus vieux à part moi, je lui cède le maillot. Le sénateur Day doit également s'en aller.

Le sénateur Campbell : J'ai une réunion, mais merci pour votre confiance.

Le président : Nous poursuivons notre étude, en vue d'en faire rapport, sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

J'ai le grand plaisir d'accueillir, de la Nunavut Resources Corporation, Scott Northey, chef de l'exploitation. Merci de vous être déplacé, monsieur Northey. Je vous invite à entamer vos remarques liminaires, après quoi nous passerons aux questions.

Scott Northey, chef de l'exploitation, Nunavut Resources Corporation : Monsieur le président, mesdames et messieurs, merci de me donner l'occasion de prendre la parole aujourd'hui.

Comme le président l'a indiqué, je m'appelle Scott Northey et je suis le chef de l'exploitation de la Nunavut Resources Corporation, ou NRC. La NRC appartient entièrement à la Kitikmeot Inuit Association, l'association la plus à l'ouest des trois associations régionales inuites créées en 1993 en vertu de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut.

J'ai préparé des notes à partir d'échanges que j'ai eus avant de venir ici, des notes qui sont utiles pour fournir un contexte, mais je me propose de ne pas m'en tenir à mon texte et de vous expliquer les raisons pour lesquelles les Inuits sont tellement intéressés et emballés par le projet de construction de la route et du port de Grays Bay.

The comments I provided to you in advance talk about how and why Inuit concluded that ownership should be a strategic objective. It also talks to a lesser extent about why Inuit were perfectly positioned to take advantage of the opportunity presented by the Grays Bay Road and Port Project. Effectively the ownership opportunity was a vacuum and the Inuit seized the opportunity through their business model.

This is a \$485 million project. It's a 235-kilometre long road from the Jericho mine site, which is near the Nunavut-Northwest Territories border, to a port on Grays Bay which is in the Coronation Gulf.

I'd like to talk a lot more about the project. I view it as being a microcosm for the corridor proposal that you are looking at, primarily because of the amount of Aboriginal territory that it goes through and in trying to find a way for Aboriginal groups to participate. We may have a model for you to pursue, and I can cite some other examples for your benefit.

The difference is that our corridor is brand new. It is not supplemental to existing corridors. There is nothing up there right now. If you look at the lines on the map drawn by the University of Calgary study there's no line going into Nunavut at all. Ours is a new line and we think as a result it is a transformational project for the region, the territory and the country.

One of the key features of this project is it's what we view as an historic partnership among Inuit, government and industry. Ironically, it's the business model of Inuit that is the foundation upon which this partnership has been built. We are pretty much the glue that is holding it together at this stage.

I want to explain why Inuit find the prospect of ownership attractive. As I said, the briefing notes I provided explain how we arrived at the need to pursue ownership. I want to talk about why this is specifically attractive and would be applicable to indigenous groups looking at the prospect of participating in the proposed corridor.

First, this road and port opens up exploration of what's called the Slave geological province. It is compared to the Abitibi geological province, which straddles the Ontario-Quebec border and, as most people know, has resulted in more than 100 producing mines since it was first discovered at the turn of the last century.

Les notes d'information que je vous ai fait remettre d'avance expliquent la façon et les raisons pour lesquelles les Inuits en sont arrivés à la conclusion qu'ils devaient se fixer comme objectif stratégique d'être propriétaires de ce projet. Elles présentent aussi, mais dans une moindre mesure, les raisons pour lesquelles les Inuits étaient parfaitement positionnés pour profiter des occasions que représente le projet de construction de route et de port de Grays Bay. En fait, il n'y avait aucun propriétaire désigné et les Inuits ont sauté sur l'occasion pour devenir ce propriétaire, suivant leur modèle d'entreprise.

Il s'agit d'un projet de 485 millions de dollars qui consiste à construire une route de 235 kilomètres, de la mine Jericho, non loin de la frontière entre le Nunavut et les Territoire du Nord-Ouest, jusqu'au port de Grays Bay, dans le golfe Coronation.

Je vais d'ailleurs vous parler davantage de ce projet. Selon moi, il est un microcosme de la proposition de corridor que vous étudiez actuellement, principalement parce qu'il traverse tout un territoire autochtone et qu'il faut négocier la participation des groupes autochtones. Nous avons peut-être notre modèle à vous proposer et je pourrais vous citer d'autres exemples pour alimenter vos réflexions.

La différence, dans notre cas, c'est que ce corridor est tout à fait nouveau. Il ne s'inscrit pas en complément de couloirs déjà existants. Il n'existe rien à l'heure actuelle. Si vous jetez un coup d'œil sur la carte dressée par l'Université de Calgary, vous constaterez l'absence totale d'axes routiers dans le territoire du Nunavut. Notre route est donc tout à fait nouvelle et nous estimons que, ce faisant, ce projet va véritablement transformer la région, le territoire et le pays.

L'une des principales caractéristiques de ce projet tient au fait que nous le considérons comme un partenariat historique entre les Inuits, le gouvernement et l'industrie. Curieusement, c'est le modèle d'entreprise inuite qui a servi de fondation à ce partenariat. Au stade actuel du projet, nous sommes le liant qui tient le tout ensemble.

Je vais vous expliquer pourquoi la perspective de devenir propriétaires intéresse les Inuits. Comme je vous l'ai dit, les notes d'information que je vous ai fait remettre expliquent comment nous en sommes arrivés à conclure qu'il nous fallait devenir propriétaires. Je vais vous expliquer pourquoi cette formule est particulièrement attrayante pour nous et en quoi elle pourrait s'appliquer aux autres groupes autochtones qui envisagent de participer à la création du corridor proposé.

Premièrement, cette route et ce port vont donner la possibilité d'explorer ce qu'on appelle la province géologique des Esclaves. Elle est comparable à la province géologique de l'Abitibi qui chevauche la frontière entre l'Ontario et le Québec et qui, comme beaucoup le savent, est devenue — depuis sa découverte, au tournant du siècle dernier — le site de plus de 100 mines en production.

This Slave geological province has similar prospectivity across gold, precious metals, diamonds, uranium and base metals. The opening up of this geological area is the primary driver behind the economics and recommendation of the study put together by David Emerson looking at the Canada Transportation Act. They viewed this overall corridor going from Yellowknife to the Coronation Gulf, of which our road will be a significant part, as being the best opportunity for a corridor in Nunavut.

For the estimated \$2 billion cost it was the view of that study that would result in more than \$40 billion of benefit to the country. That's one of the main aspects we are looking at it. Within that province, and again there are some explanations in the briefing note, there are multiple tracts of Inuit-owned lands which were granted to my shareholder under the Nunavut Land Claims Agreement. The background briefing note will explain how that all transpired.

They have a vested interest in seeing these properties developed. They were selected because of their geological potential. They have a vested interest in ensuring that their lands are developed to provide some benefit for them. That's the macro perspective.

From the more micro basis, the Inuit see that there are tremendous multi-tiered opportunities in the usual jobs, contracting and business opportunities. First of all it relates to the construction and operation of the infrastructure. The operation is in perpetuity, so we're not talking about a limited window. There will also be support businesses associated with the infrastructure, things like trucking businesses, heavy equipment maintenance and that kind of thing.

We see tremendous opportunities for new businesses which will be in support of the exploration activities that we see emerging out of the construction of this infrastructure.

Other business opportunities will result from what we see as being lower cost of community resupply. In the wintertime we are contemplating having ice road networks taking food supplies directly to the front door as opposed to flying them in. During the course of the ice-out season, the season will be that much longer because you will be able to truck goods to the port site and then barge them out immediately as opposed to waiting for the shipping season to open in September.

We also see that this offers the opportunity for more effective capacity building. Employment channels will be long term. Right now a lot of the training is trying to take advantage of short-term opportunities. A good example is the drilling program that was put in place three years ago. Some 12 graduates came through that program. By the time they had finished the program all the

La province géologique des Esclaves présente un potentiel identique pour les mines d'or, de métaux précieux, de diamants, d'uranium et de métaux de base. L'ouverture de cette région géographique est le principal motif qui sous-tend le raisonnement économique et les recommandations de l'étude réalisée par David Emerson au sujet de la Loi sur les transports au Canada. Cette étude estime qu'un corridor allant de Yellowknife au golfe Coronation, dont une grande partie correspondrait au tracé de notre route, serait la meilleure façon d'ouvrir un corridor au Nunavut.

L'auteur de l'étude estime que le coût envisagé de 2 milliards de dollars se solderait par plus de 40 milliards de dollars de retombées pour le pays. Voilà l'un des principaux aspects qui a retenu notre attention. Au sein de cette province, et là encore, vous trouverez des explications à ce sujet dans notre mémoire, il existe de vastes étendues de terres détenues par les Inuits et qui avaient été remises à mes actionnaires en vertu de l'Accord sur les revendications territoriales du Nunavut. Ma note d'information vous explique tout cela.

Les Inuits ont un véritable intérêt à ce que ces propriétés soient mises en valeur. Elles ont été sélectionnées pour leur potentiel géologique. Ils ont donc un intérêt direct à faire en sorte que leurs terres soient mises en valeur pour qu'ils en récupèrent des bénéfices. Voilà pour le point de vue macro.

Quant au point de vue micro, il faut savoir que les Inuits considèrent que ce projet présente des opportunités à plusieurs niveaux sur les plans traditionnels des emplois, de la sous-traitance et des débouchés commerciaux. Tout d'abord, il y aura la construction et l'exploitation des infrastructures. Comme cette exploitation s'inscrit dans la durée, on ne parle pas d'une fenêtre limitée dans le temps. Des entreprises s'occuperont du soutien de l'exploitation, comme des entreprises de camionnage, de maintenance du matériel lourd et ainsi de suite.

Nous entrevoyons d'énormes débouchés pour les nouvelles entreprises qui viendront appuyer les activités d'exploration minière rendues possibles par la construction de ces infrastructures.

D'autres débouchés commerciaux découleront de l'abaissement du coût d'approvisionnement des communautés du nord. En hiver, nous envisageons d'ouvrir un réseau de routes de glace pour ravitailler directement les communautés plutôt que d'avoir à le faire par la voie des airs. La belle saison sera beaucoup plus longue, puisqu'il sera possible de transporter des marchandises par camions jusqu'au port pour les embarquer sur des barges, plutôt que d'avoir à attendre l'ouverture de la saison de navigation, en septembre.

Ce projet est aussi la porte ouverte à davantage de possibilités en matière de renforcement des capacités. Les emplois offerts seront de longue durée. Pour le moment, une grande partie de la formation est axée sur les débouchés à court terme. C'est, par exemple, le cas du programme de forage qui a été mis en place il y a trois ans. Douze diplômés en sont sortis. Cependant, au

opportunities had dried up. We don't see that being the case with this infrastructure in place, and that's one of the reasons we want to support it.

More business activity and employment opportunities will provide professional services in the some of the regional hamlets. Right now that is not the case. Everything is serviced out of Yellowknife. One of the reasons we think Inuit are not predisposed to going to the professional ranks is because they don't know what they are and have never seen anyone who is a professional. As a consequence, that is not an aspiration for them, given where they live.

There are multiple other smaller reasons, but the last big reason is that we see this as an opportunity for Inuit to create a pool of wealth capital. This wealth capital will come from the charging of usage fees for the use of the road and the port facilities. Obviously the dollars will be used to cover the operating and maintenance of the infrastructure and to pay back any debt being financed through third parties to be able to build the road. Anything that is left over we view as being accessible by Inuit. It will be put into their trust to be managed by trustees as opposed to being put in the hands of politicians.

The governance is in place to be able to address and accept this. The view is that by building a pool of wealth, Inuit will be in a much better position to determine their own destinies and develop programs for their own benefit.

In the context of emotional wildlife issues, our shareholder has been accused of being pro-development but really they are anti-poverty and anti-dependence. They believe strongly that they can properly balance competing objectives that accompany conservation and development.

To give you some context as well, we applied for up to 75 per cent of the \$485 million cost in 2015 to the Building Canada Fund under the previous government. At the point where we expected to get a commitment or announcement, the election was called. We have been in a state of suspended animation since, awaiting the new government's development of their programs. We believe we are extremely well positioned to take advantage of the new programs however they may look in the end. We certainly welcome any and all of your support in terms of endorsing what we are trying to do here.

I go back to my prepared remarks because it is important to talk about some of the key points that can be gleaned from our experience and what we're trying to do.

Beginning with the last full paragraph, to give you a sense of where we are currently, we and the Government of Nunavut have finalized the road configuration and the design of the port site. We have begun the environmental assessment and regulatory

moment où ils ont terminé ce cours, tous les débouchés avaient disparu. Nous estimons que tel ne sera pas le cas avec ces infrastructures et c'est l'une des raisons pour lesquelles nous voulons appuyer le projet.

L'accroissement du nombre d'emplois et du niveau d'activité commerciale favorisera l'ouverture de services professionnels dans certains hameaux. Tel n'est actuellement pas le cas. Tous les services sont offerts à partir de Yellowknife. Selon nous, si les Inuits ne se montrent pas prédisposés à intégrer les professions libérales, c'est notamment parce qu'ils en ignorent tout pour n'avoir jamais vu de professionnels dans leur entourage. Cela étant, ils n'ont aucune aspiration à devenir professionnels eux-mêmes, compte tenu de là où ils vivent.

Il y a toute une multitude d'autres raisons secondaires pour lesquelles ce projet nous intéresse, mais la grande raison est que les Inuits auront la possibilité de se doter d'un patrimoine commun. Ce patrimoine, ce capital richesse sera constitué à partir des droits d'utilisation liés à la fréquentation de la route et des installations portuaires. Évidemment, les fonds recueillis serviront d'abord à couvrir les coûts d'exploitation et de maintenance des infrastructures et à rembourser d'éventuelles dettes contractées auprès de tierces parties pour construire la route. Tout ce qui ne sera pas prélevé par ailleurs sera accessible aux Inuits. L'argent sera versé dans leur fiducie et sera géré par des fiduciaires plutôt que d'être confié aux politiciens.

La gouvernance existe déjà pour administrer ces fonds. Grâce à ce patrimoine richesse, les Inuits seront en bien meilleure position pour présider à leur destinée et se doter des programmes qui leur seront bénéfiques.

Quant aux questions émotionnelles liées à la faune, on a reproché à notre actionnaire d'être en faveur du développement, tandis qu'en réalité, il est contre la pauvreté et la dépendance. Il est intimement persuadé de pouvoir parvenir à réaliser un équilibre entre deux objectifs opposés, celui de la conservation, d'une part, et celui du développement, d'autre part.

Afin de vous replacer un peu en contexte sur ce plan également, sachez que nous avons adressé une demande au Fonds Chantiers Canada sous le gouvernement précédent pour financer jusqu'à 75 p. 100 de nos coûts de 485 millions de dollars, en 2015. Nous attendions une annonce ou un engagement quand les élections ont été déclenchées. Nous sommes donc en pleine expectative et attendons que le nouveau gouvernement élabore ses programmes. Nous pensons être très bien placés pour bénéficier de ces nouveaux programmes, quels qu'ils soient. Nous serions heureux de bénéficier de votre appui et de votre aval dans ce que nous essayons de faire.

Je vais reprendre mes notes, parce qu'il est important de parler des quelques points clés que j'ai consignés sur la foi de notre expérience et qui expliquent ce que nous voulons faire.

Je reprends à l'avant-dernier paragraphe complet pour vous donner une idée de la situation actuelle et de là où nous en sommes. Nous avons achevé la configuration de la route et la conception de la station portuaire de concert avec le

review process. We have completed our first round of community engagement in our region and the support for the project has been overwhelmingly positive based on the opportunities the project presents.

I want to put a picture in your head. We're consulting with ourselves. It's not industry consulting with indigenous groups; it's indigenous groups consulting with themselves. Just imagine the change in the dynamic. We saw it firsthand when we were in the communities this past December talking about this project.

Inuit believe that through a careful and considered assessment of science, traditional knowledge and creativity, environmental and wildlife issues can be managed in ways to allow development consistent with Inuit values. That has been the primary driver of this entire initiative.

For your consumption, I made some key points that can be gleaned from our long and sometimes challenging path to get where we are.

First, indigenous ownership in an infrastructure development will provide the unencumbered social licence necessary to allow the development to happen.

Second, the impacts of a development on an indigenous group can be best managed by the indigenous group as a proponent or owner. In effect, they will be consulting with themselves as we showed during our community engagement process in December.

Third, indigenous groups offer access to federal government moneys that private sector proponents currently cannot access. That became a tool through which we were able to develop our partnership with industry and government.

Fourth, the determination of ownership should not solely be based on the amount of cash invested but should factor in in-kind investment, sweat equity and some recognition of the value of the social licence of the project.

Fifth, the pursuit of indigenous ownership will never be a simple and straightforward process. If you read our note, you will see why I say that. It has taken us six years to get to where we are right now.

Sixth, indigenous groups that are properly resourced with commercial and corporate expertise in law, accounting and capital markets are best positioned to be able to consider the merits of ownership or address concerns associated with ownership.

gouvernement du Nunavut. Nous avons également commencé l'évaluation environnementale et l'examen réglementaire du projet. Nous avons terminé la première phase de mobilisation communautaire dans notre région, et le soutien accordé au projet est énorme en raison des possibilités qu'il représente.

Je veux vous laisser sur une image. Nous sommes en train de nous consulter entre nous. Il ne s'agit pas de l'industrie qui consulte les groupes autochtones, mais des groupes autochtones qui se consultent entre eux. Imaginez le changement de dynamique que cela occasionne. Je l'ai constaté de visu quand j'ai visité des communautés, en décembre dernier, pour parler du projet.

Les Inuits sont convaincus qu'il est possible de gérer les enjeux liés à l'environnement et à la faune dans le respect de valeurs si l'on fait appel de façon attentive et respectueuse à leur créativité et à leurs connaissances traditionnelles, de même qu'aux connaissances scientifiques sur la question. Cela s'est retrouvé au cœur de toute cette initiative.

Pour votre information, j'ai rédigé quelques éléments qui se dégagent du parcours parfois long et sinueux qui nous a menés jusqu'ici.

Premièrement, la participation autochtone aux actifs d'un projet de développement d'infrastructure favorise l'acceptabilité sociale nécessaire à sa réalisation.

Deuxièmement, la présence d'un groupe autochtone comme propriétaire ou promoteur d'un projet est la meilleure façon de gérer les répercussions de tout développement sur les groupes autochtones. Ce sont en effet ces groupes qui sont les mieux placés pour consulter leur population, comme nous l'avons fait à la faveur de notre processus de mobilisation communautaire en décembre.

Troisièmement, les groupes autochtones permettent de toucher des fonds fédéraux auxquels les promoteurs du secteur privé n'ont pas accès. Ce mécanisme nous a permis d'instaurer un partenariat avec l'industrie et avec le gouvernement.

Quatrièmement, le processus de détermination de la propriété ne devrait pas dépendre uniquement du montant d'argent investi, mais devrait faire entrer en ligne de compte les investissements en nature, la contribution personnelle et une certaine reconnaissance de la valeur de l'agrément social à l'égard du projet.

Cinquièmement, la possibilité d'acquisition par des Autochtones ne sera jamais un processus simple et facile. Si vous avez lu notre note, vous saurez pourquoi je dis cela. Il nous a fallu six ans pour en arriver là où nous en sommes actuellement.

Sixièmement, les groupes autochtones correctement dotés d'expertise commerciale, juridique et comptable et renseignés sur les marchés financiers sont le mieux placés pour évaluer les avantages de la propriété ou régler les difficultés qui y sont associées.

That concludes my formal remarks. Thanks again for giving me the opportunity to speak. I welcome your questions on any aspect of what we're doing here.

Senator Enverga: Thank you for the presentation.

We're talking about developing the northern corridor. I don't think it's going to reach Nunavut. How do you think it will help the development in Nunavut?

Mr. Northey: There are a couple of different angles to the proposed corridor you are looking at. Right now everything is east-west. We know there are two existing corridors that are east-west: TransCanada and Yellowhead. That is great for interprovincial trade. In terms of access to export markets I'm not sure how you're going to get out.

Vancouver has a minimum of 25 to 30 ships in the harbour waiting to find their berth. I've done some work for the port in the past. They are at capacity in terms of what they can do and in terms of expansion. Prince Rupert will have some capacity.

We need to look at other port sites. One advantage of our northern port is it provides a safety valve to be in a position to take advantage of huge increases in traffic that are needed to go to Asian markets.

With the opening of the Northwest Passage as a result of climate change, which is real up there, there will be an extended opportunity to ship goods that would be bound for export markets coming from the south through the port and using the road to get there.

Senator Enverga: I don't know how we can do this, but is it possible to go farther north for the northern corridor so that it will be closer to the resources in Nunavut? Is there a possibility there or maybe another gateway going to the northern corridor? Is that something you're looking into?

Mr. Northey: We're not. We're connected to the TransCanada Highway system indirectly right now through Yellowknife. The all-weather paved part of the TransCanada starts north of Yellowknife and it becomes a winter road up to the diamond mines.

There is a winter road that has continued beyond that to get to the Jericho mine site, the southern terminus of our proposed road. The NWT is looking at turning their ice roads into all-weather roads. That is the opportunity for the all-weather roads in the Mackenzie Valley which are being contemplated or all-weather roads up to our port as well.

The problem with the Mackenzie Valley corridor is that a lot of discussion was premised on oil and gas exploration activity. As the previous presenters mentioned there is no opportunity for exploration now. The economic benefit of the Mackenzie Valley

C'est ce qui conclut mon exposé formel. Je vous remercie encore une fois de m'avoir permis de m'adresser à vous. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions sur l'un ou l'autre aspect de ce que nous faisons ici.

Le sénateur Enverga : Merci de votre exposé.

Nous parlons du développement du corridor nord. Je ne crois pas qu'il ira jusqu'au Nunavut. D'après vous, est-ce que cela facilitera le développement au Nunavut?

M. Northey : Le corridor proposé peut être analysé sous différents angles. Actuellement, tout va d'est en ouest. Nous savons qu'il existe deux corridors est-ouest : TransCanada et Yellowhead. C'est excellent pour le commerce interprovincial. Du côté de l'accès aux marchés d'exportation, je ne vois pas très bien comment vous allez vous en sortir.

Dans le port de Vancouver, il y a au moins 25 à 30 navires à la recherche d'un poste d'amarrage. J'ai déjà travaillé pour le port dans le passé. Il fonctionne au maximum de sa capacité, et il n'y a pas d'autre possibilité d'expansion. À Prince-Rupert, il y a encore un peu de place.

Il faut s'intéresser à d'autres ports. Notre port du nord a l'avantage d'offrir une soupape de sécurité et de pouvoir absorber les énormes augmentations de circulation à prévoir pour accéder aux marchés asiatiques.

Grâce à l'ouverture du Passage du Nord-Ouest, provoquée par le changement climatique, qui est très réel au Nord, les possibilités se multiplieront d'expédier vers les marchés d'exportation des marchandises venues du Sud par le port et par la route qui y mène.

Le sénateur Enverga : Je ne sais pas comment cela pourrait se faire, mais est-il possible de prolonger le corridor du nord plus loin au nord pour qu'il soit plus près des ressources du Nunavut? Y a-t-il une possibilité de ce côté-là ou peut-être pourrait-on créer une autre passerelle vers le corridor du nord? Y avez-vous réfléchi?

M. Northey : Non. Actuellement, nous sommes reliés indirectement au système routier de TransCanada par Yellowknife. La partie asphaltée praticable en tout temps commence au nord de Yellowknife et devient une route d'hiver jusqu'aux mines de diamant.

Il y a une route d'hiver qui se prolonge au-delà jusqu'à la mine Jericho, qui est le terminus de la route proposée vers le sud. Les Territoires du Nord-Ouest envisagent de transformer leurs routes de glace en routes asphaltées praticables en tout temps. C'est ce projet de routes praticables en tout temps dans la vallée du Mackenzie qui est envisagé, mais aussi des routes praticables en tout temps menant à notre port.

Le problème du corridor de la vallée du Mackenzie est que beaucoup de discussions ont pour fondement l'exploration pétrolière et gazière. Comme l'ont signalé les témoins antérieurs, il n'y a pas de possibilités d'exploration à l'heure actuelle. Les

Highway will be limited to community access, which cannot be underestimated, but the economic opportunities are not as great for that now as they used to be.

Senator Patterson: I appreciate the chance to be part of the committee today. I want to tell my Senate colleagues that I'm very enthusiastic about this Grays Bay Road and Port Project. It's the first connection to the North American highway system for Nunavut, which has no roads and no ports yet.

This is only the second link to the North American road system for the territory since Diefenbaker's Road to Resources Program built the Dempster Highway in the 1960s from Dawson City to Inuvik. This is an exciting project for Nunavut.

Canada is being asked to contribute somewhere in the vicinity of \$400 million to this \$500 million project. The Government of Nunavut has made it a priority. The Inuit will build and profit from this road. What's in it for Canada? Why should Canada invest money? What will be the return for Canadian taxpayers who subsidize Nunavut 90 per cent of their \$1.9 billion budget for social programs and the cost of living? What does Canada get back for this investment?

Mr. Northey: There is the multiplier effect. There are tremendous opportunities for Canada such as tax revenues. First, as economic activity picks up in Nunavut there will be corporate business and personal tax opportunities that aren't there right now. Second, a lot of goods and services will be required to supply some of the economic activities up there aren't being made up there so they will have to be manufactured somewhere else, and southern Canada is as good as place as any.

There will be tremendous transportation opportunities. Edmonton stands to benefit massively because they are the gateway to the north. They're the only route north for western Nunavut. I can see Edmonton being a massive hub for the activity likely to transpire.

Senator Patterson: Is there a customer for the road?

Mr. Northey: There is an uncommitted customer for the road. MMG Canada has a major base metals deposit, a zinc deposit called Izok Lake. It's in the middle of nowhere. One of the hopes is that by building this road they will be able to build a spur to it and be the primary user of the road to start with. They are looking at the value of their activity being in excess of \$13 billion over the life of their mines as they see them right now.

Senator Patterson: What about the three diamond mines in the Northwest Territories supplied by winter roads right now, melting winter roads?

avantages économiques de l'autoroute de la vallée du Mackenzie se limiteront à l'accès qui sera offert à la collectivité, ce qui n'est pas rien, mais les possibilités économiques ne sont pas aussi importantes actuellement qu'elles ont pu l'être auparavant.

Le sénateur Patterson : Je mesure ma chance de faire partie du comité aujourd'hui. Je tiens à dire à mes collègues sénateurs que je suis très enthousiasmé par ce projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay. C'est la première liaison avec le système routier nord-américain pour le Nunavut, où il n'y a encore ni routes ni ports.

C'est seulement la deuxième liaison avec le système routier nord-américain pour le territoire depuis le programme Diefenbaker d'établissement de voies d'accès aux ressources, qui a permis de relier Dawson City et Inuvik dans les années 1960. C'est un projet emballant pour le Nunavut.

On demande au gouvernement du Canada d'investir aux alentours de 400 millions dans ce projet de 500 millions de dollars. Le gouvernement du Nunavut en a fait une priorité. Les Inuits construiront cette route et en profiteront. Qu'est-ce que le Canada a à y gagner? Pourquoi le gouvernement du Canada investirait-il de l'argent dans ce projet? Quelles en seront les retombées pour les contribuables canadiens qui subventionnent 90 p. 100 du budget de 1,9 milliard de dollars du Nunavut pour les programmes sociaux et le coût de la vie? Qu'est-ce que le Canada retirera de cet investissement?

M. Northey : Il y a un effet multiplicateur. Il existe des possibilités énormes pour le Canada, par exemple en termes de recettes fiscales. Premièrement, l'augmentation de l'activité économique au Nunavut donnera lieu à des recettes fiscales, à l'échelle des entreprises et à l'échelle des simples contribuables, qui n'existent pas actuellement. Deuxièmement, on aura besoin, pour alimenter certaines activités économiques, de beaucoup de biens et de services qui n'existent pas sur place et qui devront être produits ailleurs, notamment dans le Sud du Canada.

Il y aura d'énormes possibilités de transport. Edmonton a des chances d'en profiter massivement puisque c'est la porte du Nord. C'est la seule route vers l'ouest du Nunavut. Je pense qu'Edmonton sera une plaque tournante pour l'activité à prévoir.

Le sénateur Patterson : Est-ce qu'il y a un client pour cette route?

M. Northey : Il y a un client non engagé pour cette route. MMG Canada possède un important gisement de métaux communs, un gisement de zinc appelé Izok Lake. C'est un trou perdu. On espère entre autres que la construction de cette route intéressera ce client et qu'il en sera le premier utilisateur. La valeur de cette exploitation dépasserait les 13 milliards de dollars selon l'estimation actuelle de la durée de vie des mines.

Le sénateur Patterson : Et les mines de diamant des Territoires du Nord-Ouest alimentées actuellement par les routes d'hiver, des routes qui sont en train de fondre?

Mr. Northey: Diamond mines are another angle. Thanks for queuing that up. They are solely supplied by their winter roads. They invest \$30 million a year in their winter roads and they melt every spring. They are looking at this as being a terrific chance to lower operating cost by having all-weather access, barging stuff to our port, bringing it down to a staging area at Jericho mine, and then trucking it from there when the winter road is built.

They will have two points of access, whereas right now they have only one. Our winter road season will be one to two months longer than theirs so they will always have that safety valve. When the Government of Northwest Territories builds their all-weather road, which they are contemplating, the opportunities will be even greater to find more diamond and other exploration properties in the region.

Senator Wallin: I agree totally that Inuit ownership is actually the cost of granting social licence. I'm glad you put it so clearly. Don't misinterpret my views here when I go to my question.

In the fourth point you raise it again. How do we calculate the value of that granting of social licence over and above what you have already laid out as a loan ownership and the level of subsidy that exists right now? Are you talking about some kind of value?

Mr. Northey: The short answer is that I can tell you the cost of not having the social licence, and the Energy East pipeline is great example of the cost of not having that social licence.

The Mackenzie Valley Pipeline was talked about earlier. It offered what I thought was the best model for recognizing the social licence that Aboriginal groups had to offer for the success of a project.

In that proposed project, Aboriginal groups were given 10 per cent ownership, end of story. There was no cash and nothing required. There was talk about borrowing money to do it, but in the end they were going to do it as an in-kind investment. It was up to the Aboriginal pipeline groups to figure out how to divvy up the spoils.

From my perspective they had the Aboriginal groups on side. There was one rogue group, but they were ultimately going to be on side and not pass up the opportunity to make money. At the heart of it, they bought peace and full support of the Aboriginal groups. What's the value of that?

Senator Wallin: Doable and cheapest price, is that what you are saying?

Mr. Northey: Yes, yes.

M. Northey : Les mines de diamant sont une autre possibilité. Merci de le rappeler. Ces mines ne peuvent compter que sur leurs routes d'hiver pour s'approvisionner. Elles investissent 30 millions de dollars par an dans des routes d'hiver qui fondent chaque printemps. Les exploitants considèrent que c'est une chance formidable de réduire leurs coûts d'exploitation en bénéficiant d'un accès en tout temps, puisqu'ils pourraient transporter du matériel vers notre port, l'expédier vers une zone de transit à la mine Jericho, puis utiliser des camions lorsque la route d'hiver sera construite.

Il y aura deux points d'accès, alors qu'il n'y en a qu'un seul actuellement. Notre saison des routes d'hiver sera d'un ou deux mois plus longue que la leur et il y aura donc toujours une soupape de sécurité. Quand le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest fera construire la route praticable en tout temps qu'il envisage de réaliser, les possibilités seront encore plus importantes de trouver d'autres zones diamantifères et d'explorer d'autres gisements dans la région.

La sénatrice Wallin : Je suis entièrement d'accord pour dire que la propriété inuite représente en fait le coût de l'agrément social. Je suis heureuse que vous l'ayez si clairement expliqué. Ne vous méprenez pas sur mes intentions quand je vais poser ma question, s'il vous plaît.

Vous en avez parlé aussi au quatrième point. Comment calculer la valeur de ce permis social au-delà de ce que vous avez déjà dit du prêt d'accession à la propriété et du niveau de subventionnement actuel? Est-ce que vous parlez d'une sorte de valeur ici?

M. Northey : En fait, je peux vous parler de ce qu'il en coûterait de ne pas obtenir l'agrément social, et le pipeline d'Énergie Est en est un exemple flagrant.

On a parlé tout à l'heure du pipeline de la vallée du Mackenzie. C'est à mon avis le meilleur exemple de reconnaissance du genre d'agrément social que des groupes autochtones avaient à offrir pour le succès d'un projet.

Dans ce projet, on a offert 10 p. 100 du capital à des groupes autochtones, point final. Pas d'argent, pas de conditions. Il a été question d'emprunter pour le faire, mais, au final, ils l'ont considéré comme un investissement en nature. Il revenait aux groupes autochtones intéressés de trouver le moyen de se répartir le butin.

D'après moi, les groupes autochtones étaient en général de leur côté. Il y a eu un groupe rebelle, mais il a fini par se ranger pour ne pas passer à côté de l'occasion de gagner de l'argent. Et ils ont surtout acheté la paix et le soutien sans équivoque des groupes autochtones. Comment évaluer cela?

La sénatrice Wallin : C'est faisable au meilleur prix, c'est ce que vous voulez dire?

M. Northey : Oui, c'est bien cela.

Senator Wetston: Can you talk a bit about the challenge over the last number of years with commodity pricing? How has that challenge of the commodity sector affected some of the proposals you're suggesting to the committee?

Mr. Northey: Let me begin by saying I'm not a commodities expert. Most of my knowledge has been gleaned anecdotally, so I can talk anecdotally.

The main project that is supposed to be the anchor tenant is a zinc project. Their assumed price when they started a feasibility study was above what the actual market was when they completed that feasibility study. They took the view of having a longer perspective, but even with assumptions of commodity prices being slightly higher they were where they were at the trough, they couldn't make their project work because of the high cost of the infrastructure necessary for them to get their ore out.

That's where we come in. As a result of our ability to get access to third party capital, as well as government capital, we can take that off their balance sheets and then charge them user fees to improve the project economics.

It is the same in gold. Unless you have a gold opportunity at tidewater and you can barge everything in, the prospect of having to build a road to get access to your ore body, especially in the last five years, has been pretty bleak and so no one has done it.

Senator Wetston: Many of the pipelines years ago in Canada were built on the basis of take or pay contracts. They wouldn't have been built otherwise, I believe.

Mr. Northey: Yes.

Senator Wetston: Is that similar to what you're suggesting here or are we talking about a slightly different concept?

Mr. Northey: It is exactly the same concept. One of the challenges we face in north is finding credit-worthy counterparties and enough of them.

Senator Wetston: I have a couple in mind but maybe not the same ones you have in mind, but can you point to any successful indigenous ownership projects that you're aware of today, whether it's full ownership or partial ownership?

Mr. Northey: None come to mind for me, to be fair.

Senator Wetston: For example, Ontario Power Generation entered into some hydroelectric projects. I certainly want the record to be clear on this. I'm not sure if it's an ownership structure or some form of royalty structure. I would think it's partly ownership.

Mr. Northey: It's ownership.

Senator Wetston: That's an example.

Mr. Northey: It's a very good example, yes.

Le sénateur Wetston : Pouvez-vous nous parler un peu du problème du prix des produits de base depuis un certain nombre d'années? En quoi ce problème s'est-il répercuté sur certaines des propositions que vous faites au comité?

M. Northey : Je dirai d'abord que je ne suis pas un spécialiste des produits de base. Ce que je sais découle essentiellement de ce que j'ai appris à titre anecdotique, et je vais donc vous parler à titre anecdotique.

Le principal projet qui est censé être le locataire clé est un projet d'exploitation de gisement de zinc. Le prix envisagé quand ils ont entamé l'étude de faisabilité était supérieur à ce qu'était le marché au moment où ils ont terminé l'étude. Ils ont fait des calculs à plus long terme, mais, même à supposer que les prix des produits de base soient légèrement supérieurs à ce qu'ils étaient au creux du cycle, ils n'auraient pas pu réaliser leur projet à cause du coût élevé de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation du minerai.

C'est là que nous intervenons. Comme nous avons accès à des capitaux de tiers et à du capital gouvernemental, nous pouvons supprimer cela de leur bilan, puis leur facturer des frais d'utilisation pour améliorer la rentabilité du projet.

C'est la même chose pour l'or. À moins de trouver un gisement proche d'une voie maritime et de pouvoir tout embarquer, la perspective d'avoir à construire une route pour avoir accès au gisement de minerai, surtout depuis cinq ans, n'est pas très engageante, et personne ne s'y est donc risqué.

Le sénateur Wetston : Beaucoup des pipelines du Canada construits il y a des années l'ont été dans le cadre de contrats d'achat ferme. Je crois qu'on n'aurait rien construit sinon.

M. Northey : Effectivement.

Le sénateur Wetston : Est-ce que cela ressemble à ce que vous proposez ici ou est-ce qu'on parle de quelque chose d'un peu différent?

M. Northey : C'est exactement la même chose. L'une de nos difficultés dans le Nord est de trouver des contreparties solvables et d'en trouver assez.

Le sénateur Wetston : J'en ai deux ou trois en tête, mais peut-être pas les mêmes que vous, mais pouvez-vous nous parler de projets autochtones réussis, à votre connaissance, qu'il s'agisse de propriété intégrale ou partielle?

M. Northey : À vrai dire, il ne m'en vient pas à l'idée.

Le sénateur Wetston : Par exemple, Ontario Power Generation a participé à certains projets hydroélectriques. Je tiens à ce que les choses soient claires à ce sujet. Je ne suis pas sûr qu'il s'agisse d'une structure de propriété ou d'une structure de redevances. Il me semble qu'il s'agit de propriété partielle.

M. Northey : Il s'agit d'une structure de propriété.

Le sénateur Wetston : C'est donc un exemple.

M. Northey : C'est un très bon exemple, oui.

Senator Wetston: We have had some great examples in Canada. I am from Cape Breton originally and I have had the benefit to of doing work at Cape Breton University and at Membertou, a successful economic development run by Chief Terry Paul. It's an example of successful business projects. It is not in the line of what you're discussing, but it is an example of where successes can occur in the right environment. I point to those two as a matter of information.

What are your thoughts about what needs to occur for it to happen?

Mr. Northey: I've worked on two sides of the indigenous opportunities. I have worked on the side in which the Inuit recognize they don't know a lot so they hire experts to help them. I have also worked on another opportunity involving an indigenous group. They knew a similar amount, which is virtually nothing. They went on the cheap in terms of hiring the people they needed to get the advice.

There is a significant role for government to play in ferreting out the people they need to provide the advice for them. The term financial adviser is thrown about easily and freely in the indigenous world. At the heart of it what's really required for most of these opportunities is someone who has knowledge of how capital markets actually work and how to finance the opportunity, not whether the cash flow could possibly work or how the balance sheet will look at the end of the day.

There are examples where the government set up pools of eligible advisers. If they are going to advance funds to pay for advisers, this is the pool to select from. When PPP Canada was first established, a lot of municipalities didn't understand anything about PPPs. They set up a pool of advisers to help municipalities understand how PPPs worked and municipalities were allowed to get government funding to be able to engage from this pool. The government would play a big role in helping to move this type of thing forward.

Senator Patterson: The School of Public Policy at the University of Calgary has proposed what they call a northern corridor concept, which would establish an east-west corridor. The idea was first generated 50 years ago and involved Richard Rohmer, which I actually remember.

The northern piece of this east-west corridor would be a route through the boreal forest in the southern part of the Northwest Territories and down the Mackenzie Valley to tidewater.

My concern about that proposal is that it seems to miss out the rich Slave geological province that contains the Isaac Lake zinc mine and a multitude of base metal, diamond, gold, and precious metal resources. It has been estimated to be significant.

Le sénateur Wetston : Il existe des exemples très intéressants au Canada. Je viens du Cap-Breton et j'ai eu la chance de travailler à l'Université du Cap-Breton et à Membertou, un projet de développement économique fructueux dirigé par le chef Terry Paul. C'est un exemple de projet entrepreneurial fructueux. Ce n'est pas de l'ordre de la discussion en cours, mais c'est un exemple de ce qui peut réussir dans le bon environnement. J'en parle simplement à titre d'information.

D'après vous, de quoi a-t-on besoin pour que cela arrive?

M. Northey : J'ai travaillé dans deux cadres différents. Dans le premier, les Inuits se rendaient compte qu'ils manquaient de connaissances et ils ont donc engagé des spécialistes pour les aider. Dans l'autre, j'ai travaillé avec un groupe autochtone qui n'en savait pas plus et qui a décidé d'investir moins dans les gens qu'il a engagés pour lui donner des conseils.

Le gouvernement a un rôle important à jouer dans le dépistage des gens susceptibles de fournir des conseils. L'expression « conseiller financier » est balancée facilement et sans vergogne dans le monde autochtone. En fait, ce dont on a vraiment besoin le plus souvent, c'est de gens qui savent comment fonctionnent effectivement les marchés financiers et comment financer un projet et non pas des gens qui savent si les flux financiers pourraient fonctionner ou à quoi pourrait ressembler le bilan en fin de course.

Il existe des cas où le gouvernement a créé des réserves de conseillers admissibles. S'il faut avancer des fonds pour rémunérer des conseillers, c'est dans cette réserve qu'on puisera. Lorsque PPP Canada a été créé, beaucoup de municipalités ne comprenaient rien à cette notion. On a créé une réserve de conseillers pour aider les municipalités à comprendre le fonctionnement des PPP, et les municipalités ont été autorisées à obtenir du financement gouvernemental pour avoir accès à ces conseillers. Le gouvernement peut jouer un rôle important dans l'avancement de ce genre de projets.

Le sénateur Patterson : La School of Public Policy de l'Université de Calgary a proposé l'idée d'un corridor nord d'est en ouest. L'idée a été proposée il y a 50 ans par Richard Rohmer, je m'en souviens très bien.

La partie nord de ce corridor est-ouest traverserait la forêt boréale de la région sud des Territoires du Nord-Ouest jusqu'à la voie maritime de la vallée du Mackenzie.

Ce qui m'inquiète dans cette proposition, c'est qu'on semble ne pas tenir compte de la riche province géologique des Esclaves, où se trouvent la mine de zinc Isaac Lake et toutes sortes de gisements de métaux communs, de diamant, d'or et de métaux précieux. Selon les estimations, ces gisements sont importants.

I know the University of Calgary is proposing a three-year academically led peer review process to further flesh out this the proposal. Would you have any comments about that proposal and whether it would be relevant to the priorities of the Inuit in Nunavut?

Mr. Northey: At the heart of it, as I mentioned when Senator Enverga asked his question, there is no contemplation of connecting Nunavut anywhere. Clearly Inuit would not be part of the equation. I also mentioned that as it relates to east-west it is great for interprovincial trade. I think at the end of the day you have to get to a port. I can say there is no capacity to Vancouver and I suspect there is limited capacity in Rupert, so you have to find another port somewhere.

In terms of priorities and nation building I would argue northern corridors should be higher priority than east-west corridors at this stage, especially given the state of port activity. To the extent you were looking at a broader national plan for east-west, there has to be a consideration of doing it in chunks and engaging northern corridors to get your goods out, whether it's Churchill, Tuktoyaktuk or whether it's Grays Bay.

Senator Patterson: Are you familiar with the Emerson report on the review of the Canadian transportation strategy and what Mr. Emerson's report said about the Grays Bay Road and Port Project?

Mr. Northey: I'm intimately aware of it. It has been one of the main things we have been able to point to as being a major independent verification of what we're trying to do.

They said the Yellowknife to Coronation Gulf corridor is the most prosperous corridor in the North, in Nunavut specifically. For the \$2 billion investment, Canada stands to gain as much as \$40 billion.

They also said that the federal government should step up and immediately fund the Grays Bay Road and Port Project. I can assure you I never spoke to Mr. Emerson or anyone on part of his panel. I didn't influence the discussion so I felt pretty good about the fact that it was third party verification without my influence.

His panel thought this was the best opportunity for Nunavut, so that is why we continue to push for this aggressively.

Senator Wetston: Exactly where would this road go, this Grays Bay Road? I am not sure when I look at the map.

Mr. Northey: It's not on that map. The port site is halfway between what used to be called Coppermine, but is now called Kugluktuk, and Cambridge Bay. It's on the mainland and the road goes due south to where the Jericho mine site is right now. That's the end of the ice road that goes from the diamond mines up to the edge of Contwoyto Lake.

Je sais que l'Université de Calgary propose un examen par les pairs universitaires sur trois ans pour étoffer ce projet. Que pensez-vous de cette proposition et serait-elle applicable aux priorités des Inuits au Nunavut?

M. Northey : En fait, comme je l'ai expliqué quand le sénateur Enverga a posé sa question, on n'envisage pas de demander son avis au Nunavut. Il est évident que les Inuits ne feront pas partie de l'équation. J'ai également expliqué que cette liaison est-ouest est excellente pour le commerce interprovincial. Je pense que, en fin de compte, nous avons besoin d'un port. Le port de Vancouver est saturé, et je pense que Rupert n'a plus beaucoup de capacité. Il faut donc trouver un autre port quelque part.

Du point de vue des priorités et de l'édification du pays, je crois que les corridors nord devraient désormais avoir plus d'importance que les liaisons est-ouest, surtout compte tenu des activités portuaires. Si l'on pense à un plan national plus vaste pour la liaison est-ouest, il faudrait envisager de le faire en pièces détachées et d'utiliser les corridors nord pour expédier les marchandises, qu'il s'agisse de Churchill, de Tuktoyaktuk ou de Grays Bay.

Le sénateur Patterson : Avez-vous lu le rapport Emerson sur l'examen de la stratégie de transport au Canada et ce que dit M. Emerson du projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay?

M. Northey : Je le connais très bien. C'est l'un des principaux ouvrages que nous avons pu considérer comme source importante de vérification indépendante de ce que nous essayons de faire.

On y explique que le corridor de Yellowknife au golfe Coronation est le corridor le plus prospère du Nord, et plus précisément du Nunavut. Contre un investissement de 2 milliards de dollars, le Canada peut s'attendre à obtenir jusqu'à 40 milliards de dollars.

Selon le rapport, le gouvernement fédéral devrait prendre les devants et financer immédiatement le projet de construction d'une route et d'un port à Grays Bay. Je peux vous garantir que je n'ai jamais parlé à M. Emerson ni à aucun membre de son groupe. Je n'ai pas influencé leur discussion et je suis très content que ce soit une source de vérification tierce en dehors de mon influence.

Son groupe a estimé que c'était la meilleure solution pour le Nunavut, et c'est pourquoi nous continuons de défendre activement ce projet.

Le sénateur Wetston : Vers où irait cette route de Grays Bay au juste? Je n'arrive pas à voir sur la carte.

M. Northey : Ce n'est pas sur cette carte. Le site du port se trouve à mi-chemin entre ce qu'on appelait auparavant Coppermine, mais qui s'appelle aujourd'hui Kugluktuk, et Cambridge Bay. Cela se trouve sur la partie continentale, et la route va droit au sud, là où se trouve actuellement la mine Jericho. C'est la fin de la route de glace qui va des mines de diamant à l'extrémité du lac Contwoyto.

Senator Wetston: And how long is it?

Mr. Northey: It's 235 kilometres long.

Senator Day: Do you have a sketch you could provide to us?

Mr. Northey: Yes.

The Chair: We have one here to circulate. Thank you, Mr. Northey. We appreciate your testimony today.

Colleagues, we will meet again next Thursday at 10:30 a.m.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Wetston : Et combien de kilomètres fait-elle?

M. Northey : Deux cent trente-cinq kilomètres.

Le sénateur Day : Pourriez-vous nous en donner un croquis?

M. Northey : Certainement.

Le président : Nous en avons un ici à faire circuler. Merci, monsieur Northey. Nous vous remercions de votre témoignage.

Chers collègues, nous nous retrouverons jeudi prochain à 10 h 30.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Wednesday, March 1, 2017

Infrastructure Canada:

Marc Fortin, Assistant Deputy Minister, Program Operations;
Glenn Campbell, Executive Director, Canada Infrastructure Bank
Transition Office.

Canadian Chamber of Commerce:

Ryan Greer, Director, Transportation and Infrastructure Policy.

Association of Canadian Port Authorities:

Wendy Zatylny, President;
Mike Ircha, Senior Advisor.

Thursday, March 2, 2017

Natural Resources Canada:

Terrence Hubbard, Director General, Petroleum Resources Branch,
Energy Sector;
John Foran, Director, Pipelines, Gas and LNG Division, Energy
Sector;
Stefania Trombetti, Director General, Policy and Economics
Branch, Lands and Minerals Sector.

Nunavut Resources Corporation:

Scott Northey, Chief Operating Officer.

TÉMOINS

Le mercredi 1 mars 2017

Infrastructure Canada:

Marc Fortin, sous-ministre adjoint, Opérations des programmes;
Glenn Campbell, directeur exécutif, Bureau de transition pour la
Banque de l'infrastructure du Canada.

Chambre de commerce du Canada:

Ryan Greer, directeur, Politiques du transport et de l'infrastructure.

Association des administrations portuaires canadiennes:

Wendy Zatylny, présidente;
Mike Ircha, conseiller principal.

Le jeudi 2 mars 2017

Ressources naturelles Canada:

Terrence Hubbard, directeur général, Direction des ressources
pétrolières, Secteur de l'énergie;
John Foran, directeur, Division des pipelines, du gaz et du GNL,
Secteur de l'énergie;
Stefania Trombetti, directrice générale, Direction de la politique et
de l'économie, Secteur des terres et des minéraux.

Nunavut Resources Corporation:

Scott Northey, chef des opérations.