

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, May 31, 2016
Wednesday, June 1, 2016
Tuesday, June 7, 2016
Tuesday, June 14, 2016
Monday, June 20, 2016
Tuesday, June 21, 2016

Issue No. 4

Third meeting:

Study on emerging issues related to its
mandate and ministerial mandate letters

Twelfth, thirteenth and fourteenth meetings:

Study on the development of a strategy to facilitate
the transport of crude oil to eastern Canadian refineries
and to ports on the East and West coasts of Canada

First and second (last) meetings:

Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation
Act and to provide for certain other measures

INCLUDING:

THE FOURTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-10, An Act to amend the Air Canada
Public Participation Act and to provide for
certain other measures)

APPEARING:

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

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

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 31 mai 2016
Le mercredi 1^{er} juin 2016
Le mardi 7 juin 2016
Le mardi 14 juin 2016
Le lundi 20 juin 2016
Le mardi 21 juin 2016

Fascicule n° 4

Troisième réunion :

Étude sur les nouvelles questions liées à son
mandat et les lettres de mandats ministériels

Douzième, treizième et quatorzième réunions :

Étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport
du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers
les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada

Première et deuxième (dernière) réunions :

Projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation
publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures

Y COMPRIS :

LE QUATRIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la
participation publique au capital d'Air Canada et
comportant d'autres mesures)

COMPARAÎT :

L'honorable Marc Garneau, C.P., député,
ministre des Transports

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT
AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Black	* Harder, P.C.
Boisvenu	(or Bellemare)
* Carignan, P.C.	McCoy
(or Martin)	Mercer
Doyle	Plett
Eggleton, P.C.	Runciman
Greene	Unger

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Black replaced the Honourable Senator Manning (*May 19, 2016*).

The Honourable Senator Unger replaced the Honourable Senator Andreychuk (*May 19, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS
ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Black	* Harder, C.P.
Boisvenu	(ou Bellemare)
* Carignan, C.P.	McCoy
(ou Martin)	Mercer
Doyle	Plett
Eggleton, C.P.	Runciman
Greene	Unger

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Black a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 19 mai 2016*).

L'honorable sénatrice Unger a remplacé l'honorable sénatrice Andreychuk (*le 19 mai 2016*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, June 15, 2016:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Pratte, seconded by the Honourable Senator Gagné, for the second reading of Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures.

After debate,

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

The bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator Bellemare moved, seconded by the Honourable Senator Baker, P.C., that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

ATTEST:

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 15 juin 2016 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Pratte, appuyée par l'honorable sénatrice Gagné, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

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

L'honorable sénatrice Bellemare propose, appuyée par l'honorable sénateur Baker, C.P., que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

ATTESTÉ :

Le greffier du Sénat,

Charles Robert

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 31, 2016
(16)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Mercer, Runciman and Unger (9).

In attendance: Allison Padova and Jed Chong, 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 Thursday, January 28, 2016, the committee continued its study of emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

WITNESSES:

As individuals:

The Honourable David Emerson, P.C., Former Chair, Canada Transportation Act Review Panel;

Murad Al-Katib, Former Advisor, Canada Transportation Act Review Panel.

The chair made a statement.

Mr. Emerson made a statement and answered questions.

Mr. Al-Katib made a statement and answered questions.

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

ATTEST:

La greffière suppléante du comité,

Barbara Reynolds

Acting Clerk of the Committee

OTTAWA, Wednesday, June 1, 2016
(17)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Mercer, Runciman and Unger (8).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 31 mai 2016
(16)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Mercer, Runciman et Unger (9).

Également présents : Allison Padova et Jed Chong, 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 jeudi 28 janvier 2016, le comité poursuit son étude sur les nouvelles questions liées à son mandat et les lettres de mandats ministériels. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

L'honorable David Emerson, C.P., ancien président, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada;

Murad Al-Katib, ancien conseiller, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Le président fait une déclaration.

M. Emerson fait une déclaration, puis répond aux questions.

M. Al-Katib fait une déclaration, puis répond aux questions.

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

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 1^{er} juin 2016
(17)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Mercer, Runciman et Unger (8).

In attendance: Jed Chong, Analyst, 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, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESS:

Macdonald-Laurier Institute:

Ken Coates, Senior Fellow in Aboriginal and Northern Canadian Issues (by video conference).

The clerk informed the committee of the unavoidable absences of the chair and deputy chair and presided over the election of an acting chair.

The Honourable Senator Mercer moved:

That the Honourable Senator Runciman be the acting chair.

The questing begin put on the motion, it was adopted.

The acting chair took the chair.

Mr. Coates made a statement and answered questions.

At 7:35 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 7, 2016
(18)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer and Unger (8).

In attendance: Jed Chong, Analyst, 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, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

Également présent : Jed Chong, analyst, 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 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Institut Macdonald-Laurier :

Ken Coates, collaborateur émérite dans les dossiers des Autochtones et du Nord canadien (par vidéoconférence).

Le greffier informe le comité de l'absence inévitable du président et du vice-président, et procède à l'élection d'un président suppléant.

L'honorable sénateur Mercer propose :

Que l'honorable sénateur Runciman soit président suppléant.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le président suppléant occupe le fauteuil.

M. Coates fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 19 h 35, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 7 juin 2016
(18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer et Unger (8).

Également présent : Jed Chong, analyste, 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 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

*WITNESSES:**Transport Canada:*

Laureen Kinney, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety;

Benoit Turcotte, Director, Regulatory Affairs Branch.

Natural Resources Canada:

Terence Hubbard, Director General, Petroleum Resources Branch;

Lisanne Bazinet, Deputy Director, Pipelines Gas and LNG Division, Petroleum Resources Branch;

Timothy Gardiner, Director General, Strategic Projects Secretariat, Major Projects Management Office.

Ms. Kinney made a statement and, together with Ms. Diogo and Mr. Turcotte, answered questions.

At 10:22 a.m., the committee suspended.

At 10:25 a.m., the committee resumed.

Mr. Hubbard made a statement and, together with Mr. Gardiner, answered questions.

At 11:12 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:**TÉMOINS :**Transports Canada :*

Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté;

Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire;

Benoit Turcotte, directeur, Direction des affaires réglementaires.

Ressources naturelles Canada :

Terence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières;

Lisanne Bazinet, directrice adjointe, Division des pipelines, du gaz et du GNL, Direction des ressources pétrolières;

Timothy Gardiner, directeur général, Secrétariat des projets stratégiques, Bureau de gestion des grands projets.

Mme Kinney fait une déclaration puis, avec Mme Diogo et M. Turcotte, répond aux questions.

À 10 h 22, la séance est suspendue.

À 10 h 25, la séance reprend.

M. Hubbard fait une déclaration puis, avec M. Gardiner, répond aux questions.

À 11 h 12, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Daniel Charbonneau

Clerk of the Committee

OTTAWA, Tuesday, June 14, 2016
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Runciman and Unger (8).

In attendance: Jed Chong, Analyst, 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, March 9, 2016, the committee continued its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude

OTTAWA, le mardi 14 juin 2016
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Runciman et Unger (8).

Également présent : Jed Chong, analyste, 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 9 mars 2016, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole

oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

WITNESSES:

As an individual:

Monica Gattinger, Associate Professor, School of Political Studies, University of Ottawa.

Assembly of First Nations:

Perry Bellegarde, National Chief;

Craig Makinaw, Alberta Regional Chief;

William David, Senior Policy Analyst, National Chief's Office.

Ms. Gattinger made a statement and answered questions.

At 10:29 a.m., the committee suspended.

At 10:32 a.m., the committee resumed.

Mr. Makinaw and Mr. Bellegarde made a statement and, together with Mr. David, answered questions.

At 11:22 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Monday, June 20, 2016
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 4:05 p.m., in room 160-S, Centre Block, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bellemare, Black, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Plett, Runciman and Unger (10).

Other senators present: The Honourable Senators Lankin, P.C., and Pratte (2).

In attendance: Jed Chong, Analyst, 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, June 15, 2016, the committee began its examination on Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures.

brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 2 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

Monica Gattinger, professeure agrégée, École d'études politiques, Université d'Ottawa.

Assemblée des Premières Nations :

Perry Bellegarde, chef national;

Craig Makinaw, chef régional de l'Alberta;

William David, analyste principal des politiques, Bureau du chef national.

Mme Gattinger fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 29, la séance est suspendue.

À 10 h 32, la séance reprend.

M. Makinaw et M. Bellegarde font une déclaration puis, avec M. David, répondent aux questions.

À 11 h 22, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le lundi 20 juin 2016
(20)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 16 h 5, dans la pièce 160-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bellemare, Black, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Plett, Runciman et Unger (10).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Lankin, C.P., et Pratte (2).

Également présent : Jed Chong, analyste, 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 15 juin 2016, le comité entreprend son étude du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

APPEARING:

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

*WITNESSES:**Transport Canada:*

Sara Wiebe, Director General, Air Policy;
Daniel Blasioli, Senior Counsel.

Government of Manitoba:

The Honourable Heather Stefanson, M.L.A., Deputy Premier and Minister of Justice and Attorney General (by video conference);
The Honourable Cliff Cullen, M.L.A., Minister of Growth, Enterprise and Trade (by video conference).

Manitoba Federation of Labour:

Kevin Rebeck, President (by video conference).

International Association of Machinists and Aerospace Workers:

David Chartrand, Quebec Coordinator;
Fred Hospes, President and Directing General Chairperson, District Lodge 140.

Aerospace Industries Association of Canada:

Jim Quick, President and Chief Executive Officer.
The chair made a statement.
Minister Garneau made a statement and answered questions.

At 5:03 p.m., the committee suspended.

At 5:07 p.m., the committee resumed.

Mr. Cullen, Ms. Stefanson and Mr. Rebeck made statements and answered questions.

At 5:59 p.m., the committee suspended.

At 6:03 p.m., the committee resumed.

Mr. Hospes, Mr. Chartrand and Mr. Quick made statements and answered questions.

At 6:50 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, June 21, 2016
(21)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Michael L. MacDonald, presiding.

COMPARAÎT :

L'honorable Marc Garneau, C.P., député et ministre des Transports.

*TÉMOINS :**Transports Canada :*

Sara Wiebe, directrice générale, Politique du transport aérien;
Daniel Blasioli, avocat principal.

Gouvernement du Manitoba :

L'honorable Heather Stefanson, M.A.L., vice-première ministre et ministre de la Justice et procureure générale (par vidéoconférence);
L'honorable Cliff Cullen, M.A.L., ministre de la Croissance, de l'Entreprise et du Commerce (par vidéoconférence).

Manitoba Federation of Labour :

Kevin Rebeck, président (par vidéoconférence).

Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale :

David Chartrand, coordonnateur québécois;
Fred Hospes, directeur et président général du district 140.

Association des industries aérospatiales du Canada :

Jim Quick, président et chef de la direction.
Le président fait une déclaration.
Le ministre Garneau fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 17 h 3, la séance est suspendue.

À 17 h 7, la séance reprend.

M. Cullen, Mme Stefanson et M. Rebeck font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 17 h 59, la séance est suspendue.

À 18 h 3, la séance reprend.

M. Hospes, M. Chartrand et M. Quick font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

À 18 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 21 juin 2016
(21)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Michael L. MacDonald (*président*).

Members of the committee present: The Honourable Senators Bellemare, Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, McCoy, Mercer, Plett, Runciman and Unger (12).

Other senators present: The Honourable Senators Ataullahjan, Mitchell, Mockler and Pratte (4).

In attendance: Jed Chong, Analyst, 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, June 15, 2016, the committee continued its examination on Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures.

WITNESSES:

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec:

Serge Cadieux, General Secretary;

David Chartrand, Vice President.

Air Canada:

Kevin C. Howlett, Senior Vice President, Government Affairs and Regional Markets;

David Rheault, Director, Government Affairs and Community Relations;

Fitti Lourenco, Director, Government Affairs, Federal Government and Ontario.

Mr. Cadieux made a statement and, together with Mr. Chartrand, answered questions.

At 10:06 a.m., the committee suspended.

At 10:11 a.m., the committee resumed.

Mr. Howlett made a statement and, together with Mr. Lourenco and Mr. Rheault, answered questions.

At 11:16 a.m., the committee suspended.

At 11:21 a.m., the committee resumed.

It was agreed:

That the committee proceed to clause by clause consideration of Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry, on division.

It was agreed that clause 2 carry, on division.

It was agreed that clause 3 carry, on division.

It was agreed that the title carry, on division.

It was agreed that the Bill carry, on division.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bellemare, Black, Boisvenu, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, McCoy, Mercer, Plett, Runciman et Unger (12).

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Ataullahjan, Mitchell, Mockler et Pratte (4).

Également présent : Jed Chong, analyste, 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 15 juin 2016, le comité poursuit son étude du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

TÉMOINS :

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec :

Serge Cadieux, secrétaire général;

David Chartrand, vice-président.

Air Canada :

Kevin C. Howlett, vice-président principal, Affaires gouvernementales et marchés régionaux;

David Rheault, directeur, Affaires gouvernementales et relations avec les collectivités;

Fitti Lourenco, directeur, Affaires gouvernementales, Relations, gouvernement fédéral et gouvernement de l'Ontario.

M. Cadieux fait une déclaration puis, avec M. Chartrand, répond aux questions.

À 10 h 6, la séance est suspendue.

À 10 h 11, la séance reprend.

M. Howlett fait une déclaration puis, avec M. Lourenco et M. Rheault, répond aux questions.

À 11 h 16, la séance est suspendue.

À 11 h 21, la séance reprend.

Il est convenu :

Que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 2, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter l'article 3, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter le titre, avec dissidence.

Il est convenu d'adopter le projet de loi, avec dissidence.

It was agreed that Bill C-10 be reported to the Senate at the earliest opportunity.

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

ATTEST:

Il est convenu de faire rapport du projet de loi C-10 au Sénat à la première occasion.

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

ATTESTÉ :

La greffière suppléante du comité,

Barbara Reynolds

Acting Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, June 21, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FOURTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures, has, in obedience to the order of reference of June 15, 2016, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 21 juin 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUATRIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures, a, conformément à l'ordre de renvoi du 15 juin 2016, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le vice-président,

MICHAEL L. MACDONALD

Deputy Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 31, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study on emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, part of this committee's mandate is to review emerging issues related to transport and communications. We are pleased to welcome two past members of the Canada Transportation Act Review Panel.

A review of the act was launched in June 2014 and concluded in December 2015, when a report was submitted to the Minister of Transport by the chair, the Honourable David Emerson. The report covered the Canadian transportation system and the legal and regulatory frameworks which govern it.

We have before the committee this morning, to speak about the report, The Honourable David Emerson, the former chair; and Murad Al-Katib, former adviser to the Canada Transportation Act Review Panel.

Hon. David Emerson, P.C., Former Chair, Canada Transportation Act Review Panel, as an individual: Thank you very much; it is good to be back.

It's really great to be here. As you probably know, the review of the Canada Transportation Act is done roughly every 10 years, and we had a panel of six people set up in 2014. I think you have the names of all panel members. My colleague on the right Murad is one of the key panel members, and I was the review head. We spent roughly 18 months preparing a report. We gave ourselves a very hard stop of December of last year to have a report done, complete and submitted to the minister.

I thought I would open this morning with a few comments to give you a sense of those things that we consider to be critically important in drawing the conclusions that we did. I think of these things as the axioms: the truths that we hold to be self-evident.

The first one is that Canada always was, continues to be and probably always will be as long as we are all around as what we call a small, open-trading economy. Canada is by world standards a small population base but a huge geographic area that is spread over a sometimes inhospitable and extremely varied landscape. It therefore leads you into our second basic truth, and that is that transportation connectivity is the life-giving oxygen, if you like, of Canadian society and the Canadian economy. Communities throughout the country are absolutely dependent on a good transportation system for their prosperity and well-being.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 31 mai 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30 pour examiner les nouvelles questions liées à son mandat et aux lettres de mandat des ministres.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : honorables sénateurs, le mandat du comité consiste en partie à examiner les questions émergentes liées aux transports et aux communications. Nous sommes heureux d'accueillir parmi nous deux ex-membres du groupe d'examen de la Loi sur les transports au Canada.

La révision de la loi a commencé en juin 2014 et s'est terminée en décembre 2015. Un rapport a alors été remis au ministre des Transports par l'honorable David Emerson. Ce rapport portait sur le système des transports au Canada et sur le cadre juridique et la réglementation qui le régissent.

Pour nous parler de ce rapport, nous avons ici ce matin l'honorable David Emerson, ex-président, et Murad Al-Katib, ex-conseiller auprès du Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada.

L'honorable David Emerson, C.P., ex-président, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada, à titre personnel : Merci beaucoup, je suis heureux d'être de retour.

C'est vraiment un plaisir pour moi d'être ici. Comme vous le savez probablement, la Loi sur les transports au Canada fait l'objet d'un examen environ tous les dix ans, et un groupe de six personnes a été formé en 2014. Je pense que vous connaissez les noms de tous les membres du groupe. À ma droite, mon collègue Murad en est l'un des principaux membres. Quant à moi, j'étais à la tête du projet. Nous avons passé environ 18 mois à rédiger le rapport. Nous nous étions donné une date d'échéance très difficile en décembre de l'année dernière pour mettre la dernière main au rapport et le remettre au ministre.

Ce matin, je voudrais commencer par vous donner une idée de ce que nous avons jugé particulièrement important dans les conclusions que nous avons tirées de l'examen. Je pense que cela peut se résumer en axiomes regroupés sous le thème : les vérités que nous croyons évidentes.

La première est que le Canada a toujours été, continue d'être et sera probablement toujours, tant que nous serons là, une petite économie ouverte. D'après les normes internationales, le Canada a une petite population, mais une immense superficie comprenant des zones extrêmement diverses et parfois inhospitalières. Cela entraîne donc une deuxième vérité fondamentale : les transports sont le fil conducteur, si j'ose dire, indispensable à la société canadienne et à son économie. La prospérité et le bien-être des collectivités de l'ensemble du pays dépendent absolument d'un bon réseau de transport.

When you think about competitive success economically in the world today, for some decades people have recognized that competitive success is driven by what are referred to as global supply chains — some call them global value chains — that are basically transportation and logistical systems for both goods and people. The efficiency and the smoothness with which those chains operate are fundamental to the competitive success of the economy.

The fourth self-evident truth, of course, is that Canada is part of North America. North America is really our most immediate global neighbourhood, and is critical for environmental management, security management, transportation, economic and various other dimensions of life. North America has to be recognized as a critical piece of the transportation policy puzzle.

When you look at these global supply chains in terms of logistics and transportation, what you find is that throughout the world there are networks, and on those networks there are key channels or corridors of high-velocity, high-volume movement of people and goods. This applies whether you're talking about railways, shipping lanes or air travel. You have these absolutely critical high-volume arteries or corridors which, all over the world, connect into countries through gateways and/or what are referred to as hubs where transportation modes come together in a major urban context, typically.

Moving on, when you think about the more remote or secondary communities in the country, in most cases they connect to these critical arteries through what we think of as feeder systems. They could be short-line rail, connector air flights and highways and so on. You have these high-volume, high-speed corridors in all modes and feeder systems which allow remote parts of the country and smaller communities to connect into the global marketplace and the networks which basically span the globe.

Those are the immutable truths that we feel, as a group, have to be reflected on when one thinks about regulation and policy change. If you don't keep those squarely in mind, you will get very quickly down a rathole or into some sort of problem.

I won't go into the detail of the review, but we were given, at a snapshot in time, the goal of looking out 20 to 30 years and asking the question: What do we have to be doing with our transportation policies in order to be ready for the world we are likely to be participating in 20 to 30 years out? It was a longer term perspective.

Wrapped in this was an imperative to make sure that transportation and trade linked together in a very systematic and thoughtful way because in today's global economy, unknown to most people, frankly, transportation and logistics are actually

Quand on pense compétitivité économique de nos jours, on sait depuis quelques décennies que le succès dépend de ce qu'on appelle les chaînes d'approvisionnement globales, que certains appellent les chaînes de valeur globales et qui sont, pour l'essentiel, les réseaux de transport et les réseaux logistiques nécessaires à la circulation des personnes et des marchandises. L'efficacité et la fluidité du fonctionnement de ces chaînes sont indispensables à la compétitivité économique.

La quatrième vérité évidente, bien sûr, est que le Canada fait partie de l'Amérique du Nord. Ce continent est vraiment notre cadre global le plus immédiat et il est crucial au regard de la gestion environnementale, de la gestion de la sécurité, des moyens de transport, des dimensions économiques et d'autres aspects de la vie. L'Amérique du Nord doit absolument faire partie de la configuration d'une stratégie des transports.

Quand on examine ces chaînes d'approvisionnement globales du point de vue de la logistique et des transports, on constate qu'il y a des réseaux dans le monde entier et que ces réseaux comportent des chaînes ou couloirs de transport de personnes et de marchandises à circulation et vitesse élevées. Cela s'applique aussi bien aux chemins de fer qu'aux routes maritimes ou aux voyages aériens. Il y a des artères ou couloirs absolument essentiels qui, dans le monde entier, relient les pays par des passerelles ou des plaques tournantes — en anglais « hub » — où les modes de transport se rejoignent généralement dans un contexte urbain important.

Voyons plus loin. Quand on pense aux collectivités les plus éloignées ou secondaires du pays, elles sont le plus souvent reliées à ces artères centrales par le biais de ce qu'on appelle des systèmes d'alimentation. Il peut s'agir de chemins de fer locaux, de vols de correspondance, de routes de liaison, et cetera. Il y a tous ces couloirs à circulation et vitesse élevées dans tous les modes de transport, et puis les systèmes d'alimentation qui permettent aux zones éloignées du pays et aux petites collectivités d'être reliées au marché global et aux réseaux qui, en fin de compte, recouvrent la planète.

Ce sont là des vérités immuables auxquelles nous, comme groupe, devons réfléchir quand on envisage de modifier une réglementation ou une politique. Si on n'a pas cela très nettement à l'esprit, on tombe très vite dans un trou à rats ou un problème quelconque.

Je ne vais pas vous donner tous les détails de l'examen, mais on nous avait demandé de considérer les 20 ou 30 années écoulées et de nous demander : qu'est-ce qu'il faut faire du côté des politiques de transport pour être prêts à affronter le monde des 20 ou 30 prochaines années? C'était une perspective à long terme.

Dans le cadre de cette perspective, il fallait absolument s'assurer que les transports et le commerce soient reliés de façon systématique et réfléchie au sein de l'économie globale d'aujourd'hui. La plupart des gens ne le savent pas, mais,

significantly more important than the old traditional trade barriers of tariffs, quotas and those kind of things.

There are various sources of getting at that, but in the forestry industry your transportation and logistics costs can be 30 per cent or more of the delivered cost of the product, and that is a material factor.

The review was in a way precipitated by the grain crisis of 2013-14. In the mandate, while we were to look at grain, we are asked to look at transportation and logistics in a much broader perspective than just grain, which is what we have done. We have also come to the conclusion that the system is so complex and changes so radically and rapidly that a rules-based regulatory framework will not cut it. You will never be able to write and administer enough rules to correct every ill in the system. That is also a fundamental premise of the recommendations that we've made.

We undertook over 500 consultations or received reports from various groups and experts, and there are many specific recommendations in the report. I would say that if you have to fix one thing, and the one thing is a series or cluster of things, it's around governance and decision making.

In the Canadian transportation sector we need a much better framework for making decisions that are well informed by data and facts, and where there is transparency and accountability in terms of the various aspects of governance. When I say "governance," I'm talking about forging government policy, regulation and governance in some of the service-providing entities such as ports, airports and so on.

Murad Al-Katib, Former Advisor, Canada Transportation Act Review Panel, as an individual: Thank you very much. My name is Murad Al-Katib, and I am appearing as a witness in my role as an adviser to the CTA review which concluded in 2015. I was asked by Mr. Emerson to specifically focus during the review on the grain sector and natural resources, including potash, uranium, oil and gas, with a particular emphasis on the Western Canadian corridor.

I bring to this committee a perspective as an adviser of the CTA review, but also as the current CEO of a fast-growing agricultural commodity and food products exporter based in Saskatchewan. My company, AGT Food and Ingredients, was founded in 2003 and we've quickly grown to be a \$1.7 billion exporter of lentils, peas, chickpeas and beans, an industry that has become an economic success story for Canada. The acreage of our crops has grown dramatically in the past decade. In 2016, it is anticipated that Canadian farmers will plant 10 million acres of lentils and peas in Western Canada, up 26 per cent.

franchement, les problèmes liés aux transports et à la logistique ont en fait bien plus d'importance que les obstacles traditionnels au commerce comme les tarifs, les quotas et tout cela.

Il y a différents moyens d'y arriver, mais, dans le secteur forestier, par exemple, les frais de transport et de logistique peuvent représenter 30 p. 100 ou plus du coût du produit livré, et c'est un facteur important.

L'examen a été en quelque sorte précipité par la crise des céréales en 2013-2014. Notre mandat nous invitait à examiner la situation des transports et de la logistique dans une perspective bien plus large que le secteur des céréales uniquement, et c'est ce que nous avons fait. Nous avons également conclu que le système est tellement complexe et que la situation évolue de façon si radicale et rapide qu'un cadre de réglementation fondé sur des règles ne suffirait pas. On ne pourra jamais rédiger et faire appliquer assez de règles pour corriger tous les maux du système. C'est aussi l'une des prémisses fondamentales de nos recommandations.

Nous avons effectué plus de 500 consultations et nous avons reçu des rapports de différents groupes et spécialistes, et il y a beaucoup de recommandations spécifiques dans notre rapport. Je dirais que, si on devait régler une chose, et la chose en question est une série ou un ensemble de choses, ce serait la gouvernance et le processus décisionnel.

Dans le secteur canadien des transports, on a besoin d'un bien meilleure cadre décisionnel qui serait alimenté par des données et des faits et qui se caractériserait par la transparence et l'imputabilité sous tous les aspects de la gouvernance. Quand je parle de « gouvernance », je parle d'élaborer une politique gouvernementale, une réglementation et un système de gouvernance dans certaines des entités fournissant des services comme les ports, les aéroports, et cetera.

Murad Al-Katib, ancien conseiller, Comité d'examen de la Loi sur les transports du Canada, à titre personnel : Merci beaucoup. Je m'appelle Murad Al-Katib et je vais vous parler en tant que conseiller auprès du groupe d'examen de la LTC, qui a terminé ses travaux en 2015. M. Emerson m'a demandé plus précisément de considérer, au cours de l'examen, le secteur des céréales et les ressources naturelles comme la potasse, l'uranium, le pétrole et le gaz, notamment dans le couloir de l'Ouest canadien.

Je vous propose une perspective en tant que conseiller du groupe d'examen de la LTC, mais aussi que chef de la direction actuel d'une entreprise d'exportation de produits agricoles et d'aliments en pleine expansion de la Saskatchewan. Mon entreprise, qui s'appelle AGT Food and Ingredients a été créée en 2003 et elle est rapidement devenue un exportateur de lentilles, de pois, de pois chiches et de fèves d'une valeur de 1,7 milliard de dollars. Elle est devenue un exemple de succès économique au Canada. Notre superficie de culture a considérablement augmenté au cours des dix dernières années. En 2016, les agriculteurs canadiens sèmeront 10 millions d'acres de lentilles et de pois dans l'Ouest canadien, soit une augmentation de 26 p. 100.

I will share a bit of the philosophy and vision of the CTA review. The panel focused on important principles:

. . . that should resonate for Canadians everywhere. . . that the performance of the transportation system underpins the country's trade performance, the performance of the economy and the health and sustainability of communities.

The report emphasized that the transportation system is the "supply chain upon which all other supply chains depend." That policy be developed that should respect the "far-reaching role as a key driver of the performance of all Canadian industries."

It has made clear that the goal should be to embed these policies in a national policy framework that builds and optimizes the system over the next 20 to 30 years.

In the grain sector there remains a strong view by producers, processors and grain handlers that there remains an imbalance between the railways and the users of the system. The CTA report recommended a number of measures that were intended to "level the playing field" and allow for market-based commercial resolution of service between the users and providers of the service. Too often the grain supply chain is too busy pointing the finger at the link directly in front of it or behind it and not looking at innovation to solve the problems it faces.

We attempted to have broad-based consultations with producers, railways, industry and other service providers, and I can tell you that even if all did not like the recommendations, I feel no one will be able to say they did not get a chance to input into this process. I personally did 83 days of face-to-face consultations with industry. Multiple consultations in Saskatchewan, Manitoba, Alberta, British Columbia, as well as an eastern consultation including the Maritimes, gave all groups an opportunity to feed into the process.

Key recommendations that I feel were very important are as follows: The Canadian Transportation Agency review recognized that while market-based solutions are the primary means of ensuring positive outcomes in the system, imbalances in power will continue to be a source of friction that need to be managed. Managing this has resulted in the review developing recommendations to modernize the Canadian Transportation Agency through strengthening its mandate, equipping it with better tools and the legislative and regulatory capacity to work in the best interests of Canadians as they take on the challenges of this next 20 to 30 years of global change.

Je vais vous parler un peu de l'état d'esprit et de la perspective du groupe chargé de réviser la LTC. Nous avons tenu compte de principes importants :

S'il y a une conclusion que les Canadiens d'un océan à l'autre devraient tirer [...] c'est que le rendement de l'économie, mais aussi la santé et à prospérité des collectivités, sont étroitement liés au rendement du système de transport.

Les auteurs du rapport rappellent que le système des transports constitue « la chaîne d'approvisionnement [dont] dépendent toutes les autres chaînes d'approvisionnement » et que toute nouvelle politique devrait tenir compte de son rôle « en tant que moteur clé du rendement de toutes les industries canadiennes ».

Il est clair, à la lecture du rapport, qu'il faut intégrer ces politiques dans un cadre stratégique national qui permettra de développer et d'optimiser ce système au cours des 20 à 30 prochaines années.

Dans le secteur des céréales, les entreprises de production, de transformation et de manutention sont toujours convaincus qu'il y a un déséquilibre entre les chemins de fer et les utilisateurs de ce moyen de transport. Les auteurs du rapport sur la LTC ont recommandé un certain nombre de mesures visant à « uniformiser les règles du jeu » et à faciliter une solution commerciale axée sur le marché et valable aussi bien pour les utilisateurs que pour les fournisseurs du service. Il arrive trop souvent que la chaîne d'approvisionnement en céréales se contente d'accuser le chaînon qui la suit ou la précède au lieu de penser à régler ses problèmes.

Nous avons tenté d'organiser des consultations très larges avec les producteurs, les sociétés ferroviaires et d'autres fournisseurs de services, et je peux vous dire que, même s'ils ne sont pas tous d'accord avec nos recommandations, aucun d'eux ne pourra dire qu'il n'a pas eu la possibilité de participer au processus. J'ai passé personnellement 83 jours à discuter en face à face avec des représentants du secteur. De nombreuses consultations en Saskatchewan, au Manitoba, en Alberta, en Colombie-Britannique et dans l'est du pays, notamment dans les Maritimes, ont permis à tous les groupes de participer au processus.

Les principales recommandations que je juge très importantes sont les suivantes : L'examen effectué par l'Office des transports du Canada a révélé que, effectivement, les principaux moyens de garantir que le système donne des résultats positifs sont de l'ordre du marché, mais que les déséquilibres de pouvoir continueront d'être une source de friction qui devra être gérée. C'est ce qui a donné lieu à des recommandations visant à moderniser l'Office des transports du Canada par la consolidation de son mandat, un choix d'instruments de meilleure qualité et d'une capacité de réglementation et de législation pour pouvoir travailler dans l'intérêt des Canadiens et les aider à affronter les défis des 20 à 30 prochaines années de transformation globale.

Specifically, the recommendations included amending the act to confer upon the agency investigative powers, the power to act on its own motion and on an ex parte basis, as well as to act on issues that are considered to be systemic and to issue general orders. This is not a power that the agency currently has.

A new, integrated data platform and multimodal data dashboard should be established within the agency, specialized rail expertise within the agency established, and of course the agency should be provided with the financial resources to execute its mandate.

In addition to the regulation with the agency, in the National Transportation Policy, section 5 of the act, we recommended that the policy declaration in section 5 be amended to include recognition of the importance of transportation to international trade and our ability to compete in global markets.

In addition to all of these regulatory items, we also delved into encouraging investment in the railway systems. The report recognizes that railways do not bear the sole responsibility for capital costs and railway networks and that shippers also make substantial investments in loading, unloading, storage and handling. The report recognizes, however, that “absent any changes, railways will likely continue to operate at or near capacity, with minimal buffers for unexpected demand.” Some would argue that is quite reasonable with the allocation of their capital.

As one of the mechanisms for encouraging investment, the report recommended changes to the Income Tax Act and its regulations to ensure that railway asset categories remain in sync with United States levels as far as taxation incentives. In addition, we recommend tax incentives be extended to first and last mile clients of the rail system to allow for accelerated capital cost allowance treatment for loading- and unloading-related investments.

In addition, we recommended a tax credit program for non-Class I short-line railways, a very important element of linking up this national network into more regional areas, similar to the 45G short-line railway tax credit program in the United States. In general, the ability to keep pace with the railways in the United States is very important to our economy.

In terms of railway service obligations, the report recommended that level of service provisions in the Canada Transportation Act be amended to recognize shippers and their collective needs in the context of optimal performance of

Plus précisément, les recommandations prévoient une modification de la loi visant à conférer à l'Office des pouvoirs d'enquête, le pouvoir d'agir de son propre gré et en l'absence d'une autre partie, ainsi que le pouvoir d'agir concernant des enjeux d'ordre systémique et de rendre des ordonnances générales. Actuellement l'Office n'a pas ce genre de pouvoirs.

Il faudrait créer, au sein de l'Office, une plateforme de données intégrées et un tableau de bord de données multimodales, ainsi qu'une expertise ferroviaire et, bien entendu, lui fournir les ressources financières nécessaires à l'exécution de son mandat.

Outre la réglementation relative à l'Office, nous avons recommandé de modifier l'article 5 de la Politique nationale des transports pour y énoncer l'importance des transports pour le commerce international et pour notre aptitude à faire concurrence sur les marchés internationaux.

En plus de toutes ces mesures de réglementation, nous voulions aussi encourager l'investissement dans les réseaux ferroviaires. Dans le rapport, on rappelle que les sociétés ferroviaires ne portent pas à elles seules la responsabilité des immobilisations et des réseaux ferroviaires et que les expéditeurs font aussi des investissements importants liés aux opérations de chargement, de déchargement, d'entreposage et de manutention. Mais on y précise que, « à défaut de changements, les compagnies de chemin de fer continueront vraisemblablement leurs activités à leur pleine capacité ou presque, avec des zones tampons minimales pour la demande inattendue ». Certains diront que c'est tout à fait raisonnable compte tenu de la répartition de leurs capitaux.

Pour encourager l'investissement, les auteurs du rapport recommandent de modifier la Loi de l'impôt sur le revenu et son règlement pour veiller à ce que les catégories d'actif des sociétés ferroviaires restent alignées sur les niveaux en vigueur aux États-Unis du point de vue des stimulants fiscaux. Nous recommandons aussi une extension des stimulants fiscaux aux clients du premier et du dernier mille du réseau ferroviaire pour permettre le traitement de la déduction pour amortissement accéléré pour les investissements liés aux opérations de chargement et de déchargement.

Nous avons aussi recommandé un programme de crédit fiscal pour les chemins de fer locaux n'appartenant pas à la classe I, qui est un élément très important reliant le réseau national aux zones plus régionales, dans le même genre que le programme de crédit fiscal 45G aux États-Unis. En général, il est très important pour notre économie de suivre l'évolution des chemins de fer aux États-Unis.

Pour ce qui est des obligations des sociétés ferroviaires, les auteurs du rapport ont recommandé de modifier les dispositions de la Loi sur les transports au Canada concernant le niveau de service pour tenir compte des expéditeurs et de leurs besoins

a railway network. We also recommended changes to the dispute resolution and service level agreement provisions within the act.

Recommendations have also been made on railway service arbitrations under current section 169 of the act. The recommendations include requirements that service level agreements contain clauses for reciprocity for shippers as one of the parameters of the agreement. It was our intention that reciprocity means shippers and railways will be entitled to have service level agreements where reciprocity exists, with financial consequences and penalties, to ensure commercial solutions can be reached.

When we look at the specific measures related to agriculture, the review noted that the federal government has regulated grain freight rates and other aspects since 1897. This has been a role of our government for many years. The report notes that for agricultural shippers, though, the ability to access global markets and remain competitive depends on effective rail service.

The report notes that past failures have been caused in part by poor visibility of supply chain capacity and performance by the railway's inability to deal with extreme seasonal weather effects and the pressure they face in balancing service with financial pressures to achieve high levels of asset utilization.

It is problematic not to know what the crop is until we harvest. It is very difficult to plan capacity.

The review proposed over time that the railway's grain Maximum Revenue Entitlement provisions of the act be phased out and, in the short term, changes be made to address a number of technical and policy-related issues to allow for the modernization of the Maximum Revenue Entitlement. The review recommended the modernization of the Maximum Revenue Entitlement in anticipation of its total elimination within a seven-year time horizon, as the Western Canadian grain handling and transportation system evolves to a more commercially grounded framework.

Modernization should consider, but not be limited to, excluding the movement of containerized grains. Grains were never moved in containers in the past, so we recommend they be taken out of that formula to allow for surge capacity to be created in the system.

We recommended allowing railways to set aside up to one third of their respective railcar fleet, for which shippers may pay freight premiums to guarantee railcar service and supply. Shippers said

collectifs dans le cadre d'un rendement optimal du réseau ferroviaire. Nous avons aussi recommandé des modifications aux dispositions de la loi portant sur le règlement des différends et sur les ententes de niveau de service.

Des modifications ont également été recommandées au sujet des arbitrages qui relèvent actuellement de l'article 169 de la loi. Nous avons notamment recommandé que les ententes sur le niveau de service contiennent, entre autres paramètres, des dispositions de réciprocité pour les expéditeurs. Nous voulions que la réciprocité se traduise par le fait que les expéditeurs et les sociétés ferroviaires aient le droit de s'entendre sur le niveau de service quand il y a réciprocité, avec conséquences et pénalités financières, pour veiller à ce que des solutions commerciales puissent être obtenues.

Concernant les mesures relatives à l'agriculture, l'examen a révélé que le gouvernement fédéral réglemente les tarifs de transport des céréales et d'autres aspects depuis 1897. Notre gouvernement joue ce rôle depuis de nombreuses années. Les auteurs du rapport rappellent cependant que, pour les expéditeurs de produits agricoles, la possibilité d'avoir accès aux marchés globaux et de rester concurrentiels dépend du service ferroviaire.

Les auteurs du rapport font remarquer que les échecs antérieurs sont dus en partie à la faible visibilité de la capacité et du rendement de la chaîne d'approvisionnement et à l'incapacité des services ferroviaires de faire face aux effets saisonniers extrêmes et à la pression exercée sur l'équilibre entre service et exigences financières pour favoriser un usage optimal de leurs actifs.

C'est un problème de ne pas avoir une idée de la récolte avant la moisson. Il est très difficile de prévoir la capacité.

Les auteurs du rapport ont proposé que les dispositions de la loi relatives au revenu admissible maximal pour le transport de céréales par train soient progressivement éliminées et que, à court terme, des changements soient apportés pour régler un certain nombre de questions d'ordre technique et stratégique et permettre la modernisation du principe du revenu admissible maximal. Nous avons recommandé de moderniser le principe du revenu admissible maximal en prévision de son élimination complète dans un délai de sept ans, à mesure que le système de transport et de manutention des céréales de l'Ouest canadien évoluera vers un cadre plus commercial.

Cette modernisation devrait comprendre, sans s'y limiter, l'exclusion de la circulation des céréales en conteneurs. Les céréales n'étaient pas transportées en conteneurs auparavant, et nous recommandons par conséquent de les exclure de cette formule pour permettre la création d'une capacité d'appoint dans le système.

Nous recommandons de permettre aux sociétés ferroviaires de réserver au maximum un tiers de leur parc de wagons, pour lesquels les expéditeurs pourraient payer des primes de fret leur

it's not always about the cost; it's about reliability. They're willing to pay more if they get guaranteed service. These premiums would be excluded from the railway's Maximum Revenue Entitlements.

We recommended excluding inter-switching revenues, earned costs and tonnages from the Maximum Revenue Entitlement calculations, and we recommended reform to the Maximum Revenue Entitlement methodology to allow for the attribution of railway individual investments in capacity and create incentives for overall railway investment in new equipment.

Today, if one railway invests, each of the two railways gets half the credit. If CN invests, CP gets credit. So we recommended that the system be changed so that the railway making the investment gets all the credit. These are the types of modernization initiatives.

In summary, we have a world-class system in Canada. Regulation is a powerful tool that should be used wisely. Overregulation is a risk that may inhibit market-based mechanisms to work for the good of the system. At the end of the day, the recommendations are broad and large in scope and we considered a long-term horizon, as transportation regulation infrastructure is a generational opportunity for Canadians. We are trade-dependent and we need to get it right.

Asian middle-class incomes will rise from an estimated \$21 trillion to \$56 trillion by 2030. Population growth is real, and Canada is uniquely positioned as a country, blessed with renewable agricultural resources and non-renewable resources such as potash, uranium and oil and gas.

Doing nothing is a dangerous option, as we will affect the economic prosperity of Canadians. I'm optimistic that we will consider everything and will get it right. Thank you, Mr. Chair.

The Chair: I would like to introduce the senators before giving them the floor. From Ontario, Senator Runciman; from Newfoundland and Labrador, Senator Doyle; from Alberta, Senator Unger; from Quebec, Senator Boisvenu; Senator Greene from Nova Scotia; me, Senator Dawson, from Quebec City; Senator Mercer from Nova Scotia; Senator Eggleton from Toronto; and Senator Black from Alberta.

Senator Black: First of all, let me say that having spent the weekend reviewing your report you have done fantastic work, and my view is that if it is followed you have done a great service to Canada. Thank you very much for that.

garantissant un service et un approvisionnement. Les expéditeurs nous ont dit que le problème n'est pas toujours le coût, mais plutôt la fiabilité. Ils sont disposés à payer plus pour avoir un service garanti. Ces primes seraient exclues des revenus admissibles maximaux des sociétés ferroviaires.

Nous avons recommandé d'exclure les revenus d'interconnexion, les coûts comptabilisés et le tonnage du calcul du revenu admissible maximal et de réformer la méthodologie de ce calcul pour permettre d'attribuer des investissements individuels à l'amélioration de la capacité et créer des stimulants pour des investissements généraux dans du nouveau matériel.

De nos jours, quand une société ferroviaire investit, chacune des deux sociétés en profite. Si le CN investit, CP en profite aussi. Nous avons donc recommandé de modifier le système pour la société ferroviaire qui investit en tire tout le profit. Voilà le genre de mesures de modernisation que nous proposons.

En résumé, nous avons au Canada un système de classe internationale. La réglementation est un instrument puissant qu'il faut utiliser avec précaution. L'excès de réglementation est un risque qui peut entraver les mécanismes du marché dans l'intérêt du système. En fin de compte, nos recommandations sont générales et de grande envergure, et nous avons tenu compte d'un horizon à long terme, parce que l'infrastructure de la réglementation des transports a une portée générationnelle pour les Canadiens. Nous dépendons des échanges commerciaux et nous devons prendre les mesures qui conviennent.

D'ici 2030, les revenus de la classe moyenne en Asie vont passer de 21 à 56 billions de dollars. La croissance démographique est réelle, et le Canada est dans une position idéale, puisqu'il est riche de ressources agricoles renouvelables et de ressources non renouvelables comme la potasse, l'uranium, le pétrole et le gaz.

Ne rien faire serait un choix dangereux, car c'est la prospérité économique des Canadiens qui est en jeu. Je suis convaincu que nous tiendrons compte de tout et que nous ferons ce qu'il faut. Merci, monsieur le président.

Le président : J'aimerais vous présenter les sénateurs avant de commencer. De l'Ontario, monsieur le sénateur Runciman; de Terre-Neuve-et-Labrador, monsieur le sénateur Doyle; de l'Alberta, madame la sénatrice Unger; du Québec, monsieur le sénateur Boisvenu; de la Nouvelle-Écosse, monsieur le sénateur Greene; moi-même, de Québec, sénateur Dawson; de la Nouvelle-Écosse, monsieur le sénateur Mercer; de Toronto, monsieur le sénateur Eggleton; et, de l'Alberta, monsieur le sénateur Black.

Le sénateur Black : Je voudrais dire, d'abord, que j'ai passé le week-end à lire votre rapport et que je trouve que vous avez fait un travail extraordinaire. Je pense que, si on applique vos recommandations, vous aurez rendu un grand service au Canada. Merci beaucoup pour cela.

I have a couple of high-level questions, if I may. Mr. Emerson, when you had the opportunity to review the current transportation infrastructure in Canada, as it relates to your goal of wanting to ensure that that assists our trade objectives, how would you rate our current structure?

Mr. Emerson: There has been work done by international organizations. I can't put my finger on it right now but they are listed in the report, and I think they would put our infrastructure, in global competitive terms, somewhere around fourteenth position. We are not in the top five, for example.

I would say that in certain areas we are very good: airports. Since commercialization back in the 1990s, there has been a tremendous amount of money spent on building up our airport infrastructure. In our report we make the case that the airport infrastructure component for the large airports is pretty much where it needs to be. A lot of small airports are lacking.

The Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative was widely praised in our consultations as being the right kind of investments in infrastructure. It was the Government of Canada putting \$1 billion plus in and leveraging that four or five times to account for roughly \$7 billion in infrastructure.

The most important thing we heard on the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative was that the investments were not piecemeal. They were made with a careful, analytical approach as to what the priorities of the Asia-Pacific supply chain were from the point of view of the stakeholders. That was critically important.

I would say in Canada's North we are pathetic. That would be a kind way to phrase it. It doesn't matter whether you are talking about inadequate runways, road and rail or marine infrastructure. In the North it's a pretty sad state of affairs, not helped by an under-resourced Coast Guard.

Mr. Al-Katib: If we look at how we are doing in relation to long-term planning, I point to the Australians as a good example. They are running a 50-year infrastructure planning exercise where they have a large, key infrastructure plan on a 50-year rolling forecast where they have linked it into their national transportation framework.

I would like to see us get to a point where, as the growth of the economy continues and we look at cohesive gateway planning, we have the ability to take that national leadership role and take that national planning document and have it rolled out so we can secure right-of-ways and leverage funding from the provincial governments and municipalities. These are essential elements of not being reactive but having the ability to build a Canada that can deliver that economic prosperity to not only our children but our grandchildren.

J'ai quelques questions de haut niveau, si vous permettez. Monsieur Emerson, vous avez examiné la situation actuelle de l'infrastructure des transports au Canada dans la perspective d'en faire un moyen de faciliter la réalisation de nos objectifs commerciaux. Quel est votre avis sur la structure actuelle?

M. Emerson : Des organisations internationales ont fait du travail à ce sujet. Je ne me rappelle plus exactement lesquelles, mais elles sont énumérées dans le rapport. Et je crois que notre infrastructure, en termes de compétitivité globale, est classée à peu près au quatorzième rang. En tout cas, nous ne sommes pas dans les cinq premières places.

Je dirais que nous sommes très bons dans certains domaines, comme les aéroports. Depuis la commercialisation dans les années 1990, on a dépensé énormément d'argent dans la construction de notre infrastructure aéroportuaire. Dans notre rapport, nous constatons que les grands aéroports sont là où on en a besoin pour l'essentiel. Il nous manque beaucoup de petits aéroports.

L'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique est largement appréciée par ceux que nous avons consultés, qui estiment que c'était le genre d'investissement dans l'infrastructure dont on avait besoin. Le gouvernement du Canada a investi plus d'un milliard de dollars et en a attiré quatre ou cinq fois plus pour un total d'environ 7 milliards de dollars d'investissement dans l'infrastructure.

Ce qu'on nous a dit de plus important au sujet de cette initiative était que les investissements n'étaient pas fragmentaires. Ils ont été faits à la suite d'une analyse minutieuse des priorités de la chaîne d'approvisionnement Asie-Pacifique du point de vue des intéressés. C'était d'une importance cruciale.

Je dirais que la situation dans le Nord du Canada est pathétique. C'est une façon gentille de dire les choses. Et c'est toute l'infrastructure qui est insuffisante, qu'on parle de pistes d'atterrissage, de routes, de chemins de fer ou de transport maritime. Dans le Nord, la situation est lamentable, et le fait que la Garde côtière manque de ressources n'aide pas.

M. Al-Katib : Si on parle de planification à long terme, je pense que les Australiens sont un bon exemple. Ils ont un vaste programme d'infrastructure sur 50 ans relié à leur cadre national des transports.

J'aimerais bien, à mesure que l'économie continuera de prendre de l'expansion et que nous planifierons une passerelle cohérente, que nous arrivions à assumer le leadership national et à élaborer ce genre de document de planification nationale pour obtenir des emprises et inciter les gouvernements provinciaux et municipaux à investir. Ces éléments, qui ne sont pas réactifs, sont essentiels et permettraient de bâtir un Canada apte à offrir une prospérité économique non seulement à nos enfants, mais à nos petits-enfants.

Mr. Emerson: One of the big gaps that government and others face in Canada is there is no systematic database on infrastructure: municipalities, the federal government and private sector enterprises have some. One of the recommendations calls for a database which identifies what we have out there and the state of that infrastructure in terms of maintenance and repair, and then you can start to build on looking-forward priorities.

Senator Black: Mr. Emerson, a fabulous piece of work has been done. Who now owns it? Who is supposed to implement or reject your recommendations?

Mr. Emerson: The Government of Canada owns it. I've submitted it to the Minister of Transport. I have briefed him and a few others on the broad contents of the report, so it's really in the hands of the Government of Canada at this time.

Senator Black: If you can share with us, is there a point person, or do you believe there should be somebody assigned to make this happen?

Mr. Emerson: I'll be candid. When I handed off the document, I made it clear I was going to disappear from the radar because I did not want this to be seen as a David Emerson or a Murad report. I wanted it to be a document the government would consider and deal with it on its merits. I don't know who is dealing with it now.

The Chair: This committee felt comfortable enough to invite you because this issue deserves to have legs. I can assure you that Senators Greene, Mercer and I, who went up North on the Northern Airport, totally agree with you on the lack of service, investment and support for northern communities as far as transportation is concerned. The chair normally avoids these comments, but I'm biased on that one.

Senator Doyle: You speak of a transportation policy 20, 30 years into the future. I'm from Newfoundland, so I wonder what the best and most efficient way of trying to get off the island of Newfoundland is. I'm given to understand that both the federal and provincial governments are currently studying the feasibility of a tunnel link between Newfoundland and the mainland of Canada. Did your review contemplate the possibility of that kind of a project and the economic impact it might have on Canada's entire northeast?

Mr. Emerson: We did not, to be blunt. We tried to avoid wading into very specific initiatives and, given the compressed time frame, we opted to keep it at a relatively strategic and high level. My own gratuitous comment is investments almost to nowhere become investments to somewhere over multiple decades.

M. Emerson : L'une des lacunes auxquelles se heurtent le gouvernement et d'autres protagonistes au Canada est qu'il n'y a pas de base de données systématique sur l'infrastructure : il en existe partiellement dans les municipalités, au gouvernement fédéral et dans le secteur privé. L'une de nos recommandations concerne la création d'une base de données permettant de circonscrire ce qui existe et l'état dans lequel se trouvent ces éléments d'infrastructure du point de vue de l'entretien et des réparations. À partir de là, on peut commencer à bâtir en fonction des prospectives.

Le sénateur Black : Monsieur Emerson, le travail que vous avez fait est extraordinaire. Qui en est responsable maintenant? Qui est censé mettre en œuvre ou rejeter vos recommandations?

M. Emerson : C'est le gouvernement du Canada. J'ai remis le rapport au ministre des Transports. Je l'ai informé, en compagnie de quelques autres personnes, du contenu général du rapport. Donc, maintenant, c'est vraiment entre les mains du gouvernement du Canada.

Le sénateur Black : Si vous pouvez nous le dire, est-ce qu'il y a une personne en particulier ou pensez-vous qu'il devrait y avoir une personne précisément chargée de cela?

M. Emerson : Pour être franc, quand j'ai remis le document, j'ai dit clairement que j'allais passer sous le radar parce que je ne voulais pas que ce soit perçu comme le rapport David Emerson ou le rapport Murad. Je voulais que ce document soit examiné et utilisé par le gouvernement en fonction de sa valeur propre. Je ne sais pas qui s'en occupe maintenant.

Le président : Le comité s'est senti suffisamment à l'aise pour vous inviter parce qu'il estime que cet enjeu mérite d'être pris au sérieux. Je peux vous dire que les sénateurs Greene, Mercer et moi-même, qui sommes allés dans le Nord sur les ailes de Northern Airport, nous sommes tout à fait d'accord avec vous : il manque de services, d'investissements et d'appuis pour les collectivités du Nord en termes de transports. Le président évite en principe ce genre de commentaire, mais j'ai mon idée là-dessus.

Le sénateur Doyle : Vous parlez d'une politique des transports sur 20 ou 30 ans. Je suis de Terre-neuve et je me demande ce que serait le meilleur moyen et le plus efficace de relier l'île de Terre-Neuve. Je crois savoir que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial examinent la possibilité de creuser un tunnel reliant l'île au continent. Est-ce que, durant votre examen, vous avez envisagé ce genre de projet et examiné les répercussions économiques qu'il pourrait avoir sur tout le nord-est du Canada?

M. Emerson : Pour être franc, la réponse est non. Nous avons essayé d'éviter de nous embourber dans des projets très spécifiques, et, compte tenu du peu de temps que nous avons, nous avons préféré rester à un niveau plus élevé, plus stratégique. Ma propre observation gratuite est qu'un investissement presque n'importe où deviendra un investissement quelque part au bout de plusieurs décennies.

Whether it is the North, Newfoundland and Labrador or someplace in northern Saskatchewan, if you can't get there from here, nothing is going to happen there and people will not live there. However, when you make these investments, they seldom make private-sector sense from a profitability point of view.

I, for one, am an advocate of government engaging in developmental investments with a long-term perspective. The Newfoundland fixed link possibility would fall into that.

Mr. Al-Katib: I would add that the only time we would have considered it in a general sense is the cohesiveness. When we talk about gateways, we talk a lot about the Pacific Gateway, but we also considered the Atlantic Gateway side and the need for cohesive infrastructure development to concentrate port infrastructure and connectivity of the different regions within those gateways. I think it could generally fit into that recommendation of a well-planned Atlantic Gateway as well.

Senator Doyle: Did your review of transportation in Canada cover the development of new pipelines for transporting oil?

Mr. Emerson: We backed into pipelines tangentially, because the lack of pipeline capacity has led to a significant surge over the last few years of oil by rail, which has all kinds of implications, not the least of which is safety. Our mandate did not, nor does Transport Canada's mandate, include consideration of pipelines but it does fall into the area where we have made recommendations about the transportation of dangerous goods, for example.

Senator Doyle: Did your review have any opinions as to safety of moving oil by pipeline as opposed to rail?

Mr. Emerson: The evidence that we reviewed would suggest that it's safer by pipeline. I think that's pretty much commonly understood now. It is safer, and for point-to-point longer distance it is clearly cheaper. I think there is a growing appetite in the energy sector — at least there was before the crash — to look at trains as a way of bringing more flexibility into their supply chain, so that when oil is en route to a market they could divert it by rail easily to a different market, if market circumstances dictated. It has the advantage of adding an element of flexibility.

It is not, in our judgment, safer; it is more risky.

While we did not have a mandate to look at rail safety, we did, again, back into it because it is our belief that an awful lot of the recommendations around pushing for greater technology and

Qu'on parle du Nord, de Terre-Neuve-et-Labrador ou d'un endroit quelconque dans le Nord de la Saskatchewan, si on ne peut pas y aller à partir d'ici, il ne s'y passera rien et personne n'ira y vivre. Mais, si vous faites ces investissements, ils intéressent rarement le secteur privé du point de vue de la rentabilité.

Quant à moi, je suis favorable à des investissements gouvernementaux à long terme pour le développement. L'éventualité d'un lien fixe avec Terre-Neuve ferait partie de ces projets.

M. Al-Katib : J'ajouterais que le seul cadre dans lequel nous aurions envisagé cette possibilité à titre général est celui de la cohérence. Quand on parle de passerelles, on parle beaucoup de la porte du Pacifique, mais nous avons aussi examiné la situation du côté de la porte de l'Atlantique et tenu compte du besoin de développer une infrastructure cohérente pour concentrer l'infrastructure et la connectivité portuaires des différentes régions dans le cadre de ces passerelles. Je pense que cela pourrait aussi s'inscrire généralement dans la recommandation d'une porte de l'Atlantique bien conçue.

Le sénateur Doyle : Est-ce que votre examen des transports au Canada a porté également sur le développement de nouveaux pipelines pour le transport du pétrole?

M. Emerson : Nous avons dû nous intéresser aux pipelines de façon tangentielle parce que le manque de capacité dans ce domaine a entraîné une augmentation importante du transport du pétrole par train dans les dernières années, ce qui a toutes sortes de répercussions, notamment en matière de sécurité. La question des pipelines ne faisait pas partie de notre mandat, et elle ne fait pas partie du mandat de Transports Canada, mais elle relève de nos recommandations sur le transport des marchandises dangereuses, par exemple.

Le sénateur Doyle : Est-ce que les auteurs du rapport ont un avis sur la sécurité du transport du pétrole par pipeline plutôt que par train?

M. Emerson : Les données que nous avons examinées donnent à penser que le pipeline est plus sécuritaire. Je pense qu'à peu près tout le monde le sait aujourd'hui. C'est plus sûr, et sur de longues distances, c'est nettement moins cher. Je crois que le secteur de l'énergie, du moins c'était le cas avant le crash, s'intéresse de plus en plus aux trains à cause du supplément de souplesse que cela peut apporter à la chaîne d'approvisionnement. Par exemple, si du pétrole est envoyé vers un marché, on peut le dérouter par train vers un autre marché, si les conditions économiques l'imposent. C'est l'avantage d'ajouter un élément de souplesse.

D'après nous, ce n'est pas plus sûr, c'est plus risqué.

Nous n'avions pas pour mandat d'examiner la question de la sécurité ferroviaire, mais nous avons dû l'aborder quand même parce que nous pensons que beaucoup des recommandations

harmonization of regulations with the U.S., for example, will have significant benefits in terms of safety. You only need to think about the runaway-trains problem.

In a world where we are now looking into an autonomous vehicle environment, surely trains on a fixed rail can be controlled centrally through technology pretty effectively. I don't think you need armies of public servants out there checking to see if brakes are on in a parked train. I think there are technological solutions that need to be invested in.

Senator Unger: Thank you, Mr. Emerson and Mr. Al-Katib, for appearing here this morning. Your reports are interesting.

In Alberta we are landlocked and have a great need to get our resources out. The advent of all of the protestors and lobbyists against pipelines and this concept of social licence — which now seems to be applied to everything — has stalled getting our product out.

Have you anticipated that or would you comment on what is happening?

Mr. Emerson: We didn't talk about social licence, per se, but we did talk an awful lot about governance and the need to make evidence-based decisions in a timely and responsible way.

My problem with social licence is that it has no definition, there is no database and there is no way of knowing, in any particular project, whether you may or may not get a social licence and what you have to do to get one. I am not a fan of the concept of social licence. I am a fan of good governance based on good evidence, good data and expert decision making. A lot of our recommendations are around improving governance in that sense.

Senator Unger: Any comment, Mr. Al-Katib?

Mr. Al-Katib: The bottom line with the consideration of national policy frameworks and initiatives is considering how we need to deal with the issue of social licence. A cohesive, long-term plan will have to balance those interests and ensure that the process is transparent and facts-based. From there, we have to recognize that certain products can move well by rail, truck and others. Certain things can move by things like pipelines; certain products can't.

When we look at a finite capacity in a long-term economic growth model that we have for this country, we need to tackle this issue at some point and come up with a policy framework that acknowledges it, deals with it and ensures that consultations are had but that we actually have a start and finish.

invitant le gouvernement à faire appel à la technologie et à harmoniser sa réglementation avec celle des États-Unis, par exemple, auront des effets bénéfiques importants, notamment en matière de sécurité. Il suffit de penser au problème des trains à la dérive.

Dans un monde où on peut maintenant imaginer des véhicules autonomes, les trains roulant sur des rails fixes peuvent certainement être contrôlés par une technologie centrale très efficace. Je ne pense pas qu'on ait besoin d'une armée de fonctionnaires pour vérifier si les freins sont mis sur un train stationné. À mon avis, il existe des solutions technologiques qui méritent qu'on y investisse.

La sénatrice Unger : Merci d'être parmi nous ce matin, Messieurs Emerson et Al-Katib. Votre rapport est très intéressant.

L'Alberta est une région enclavée, et nous avons absolument besoin d'expédier nos ressources. Les manifestants et les lobbyistes opposés aux pipelines et cette idée d'accréditation sociale, qui semble aujourd'hui s'appliquer à tout, ont retardé les expéditions.

Aviez-vous anticipé cette situation ou auriez-vous des observations à faire sur ce qui se passe en ce moment?

M. Emerson : Nous n'avons pas parlé d'accréditation sociale en tant que telle, mais nous avons beaucoup parlé de gouvernance et de la nécessité de prendre des décisions fondées sur des données factuelles en temps et lieu et de façon responsable.

D'après moi, le problème est qu'il n'y a pas de définition de l'accréditation sociale, qu'il n'y a pas de base de données et qu'il n'y a aucun moyen de savoir, au sujet d'un projet donné, si on peut ou non obtenir une accréditation sociale et comment l'obtenir. Je ne suis pas favorable à l'idée d'accréditation sociale. Je suis favorable à l'idée d'une bonne gouvernance fondée sur des données factuelles, de bonnes données et un processus décisionnel assumé par des experts. Beaucoup de nos recommandations portent sur l'amélioration de la gouvernance dans ce sens.

La sénatrice Unger : Votre avis, monsieur Al-Katib?

M. Al-Katib : Quand on pense au cadre de référence et aux initiatives stratégiques à l'échelle nationale, je pense qu'il faut réfléchir à la manière de régler la question de l'accréditation sociale. Un plan à long terme cohérent devra équilibrer ces intérêts et veiller à ce que le processus soit transparent et fondé sur des données factuelles. À partir de là, il faudra reconnaître que certains produits doivent plutôt être transportés par train, par camion, et cetera. Certains produits peuvent être transportés par des moyens comme les pipelines; d'autres, non.

Quand on tient compte d'une capacité limitée dans un modèle de croissance économique à long terme, il faut aborder cette question à un moment donné et s'entendre sur un cadre stratégique qui en tienne compte, affronter la question et veiller à consulter les gens, mais il faut qu'il y ait un début et une fin.

Mr. Emerson: I don't want to be cynical, but if "social licence" means that we will finally make decisions based on public-opinion polling data, maybe that should be put out there for project proponents to understand that all of this environmental, technical and scientific work you are doing may be overridden by polling data — which is fine, but it should be declared.

Senator Unger: There is a relatively new proposed energy corridor. I just read about it within the last week, I think. It is to go across Northern Canada. Would you comment about that?

Mr. Emerson: We actually spent a lot of time, as you know from the report, on the North and the need for transportation and logistics corridors. We consulted closely with FedNor and territorial and provincial governments on possible corridors. We also had a consultation with the Calgary School of Public Policy, which is advocating this linear corridor, in effect.

While we did not have the information to draw a recommendation on that specific corridor, again our basic view was that corridors are critical. Those that exist need to be protected and new ones need to be identified, with steps taken to ensure that future generations of Canadians are able to have the new corridors that will serve the economy of tomorrow. I put that in that category.

Senator Runciman: My questions are all over the map.

Mr. Emerson: That's fine.

Senator Runciman: I live on the St. Lawrence Seaway, and I know that you spoke to that issue during your study; you talked about some recommendations regarding that. One of them was reducing congestion and providing more environmentally friendly ways of moving cargo — what you call "short sea shipping."

I am curious about that in terms of this. To me, the seaway traffic, over the last number of years, has been declining. We know that the Suez and the Panama Canals have undergone major restructuring to accommodate these new larger freighters that the world has seen come into being.

What do you see as the future? I know this is a U.S.-Canada challenge, but did you take a look at that in terms of what lies ahead for the St. Lawrence Seaway?

Mr. Emerson: We considered that whole corridor from Thunder Bay down to the Gulf of St. Lawrence. Our view is that it does have a future, but there are some impediments. One is the ice in the Great Lakes. Again, I am alluding to my comments about icebreaking capacity and the Coast Guard. Unless we are going to seriously improve our icebreaking capability in the Great Lakes, that corridor through the Great Lakes will be seasonal. If

M. Emerson : Je ne voudrais pas être cynique, mais, si « l'accréditation sociale » veut dire qu'on va finir par prendre des décisions en fonction de sondages d'opinion, peut-être qu'il faudrait avertir les promoteurs de projets pour qu'ils comprennent que tout ce travail environnemental, technique et scientifique pourra être annulé par le résultat d'un sondage. C'est correct, mais il faut que ce soit dit.

La sénatrice Unger : On a proposé un nouveau couloir énergétique assez récemment. J'ai lu quelque chose à ce sujet la semaine dernière, je crois. Cela traverserait le Nord du Canada. Pourriez-vous nous en parler?

M. Emerson : Comme vous le savez d'après le rapport, nous avons passé beaucoup de temps à nous intéresser au Nord et aux couloirs de transport et de logistique dont on aurait besoin. Nous avons rencontré beaucoup de représentants de Fednor et des gouvernements provinciaux et territoriaux pour discuter des couloirs éventuels. Nous avons également consulté des représentants de la Calgary School of Public Policy, qui est en effet favorable à ce couloir linéaire.

Nous n'avions pas suffisamment d'information pour formuler une recommandation au sujet de ce couloir en particulier, mais il reste que nous estimons que des couloirs sont absolument nécessaires. Ceux qui existent doivent être protégés, et il faut en circonscrire de nouveaux et prendre des mesures pour garantir que les prochaines générations de Canadiens pourront mettre ces nouveaux couloirs au service de l'économie de demain. Je mets cela dans cette catégorie.

Le sénateur Runciman : J'ai des tonnes de questions.

M. Emerson : Pas de problème.

Le sénateur Runciman : J'habite le long de la Voie maritime du Saint-Laurent et je sais que vous en avez parlé durant votre étude. Vous avez dit que certaines recommandations portent sur ce sujet. L'une d'elles propose de réduire l'encombrement et de fournir des moyens plus écologiques de transporter du fret, ce que vous appelez le « transport maritime à courte distance ».

Je suis curieux. Je trouve que la circulation maritime a diminué dans les dernières années. On sait que le canal de Suez et le canal de Panama ont fait l'objet d'une restructuration majeure pour accueillir les nouveaux grands cargos modernes.

Comment voyez-vous l'avenir? Je sais que c'est un enjeu entre le Canada et les États-Unis, mais est-ce que vous avez réfléchi à l'avenir de la Voie maritime du Saint-Laurent?

M. Emerson : Nous avons examiné le couloir tout entier, depuis Thunder Bay jusqu'au golfe du Saint-Laurent. Nous pensons qu'il a effectivement un avenir, mais qu'il y a des obstacles. L'un d'eux est la glace des Grands Lacs. Là encore, je renvoie à mes observations sur la capacité de brise-glace et sur la Garde côtière. À moins de sérieusement améliorer notre capacité de brise-glace dans les Grands Lacs, le couloir qui traverse ces lacs

it is a seasonal corridor, that is a huge constraint to it becoming a really important, permanent part of global supply chains.

Once you get to Montreal, you are okay. The seaway needs to be significantly upgraded and widened if it's to be part of a bigger global outreach. Short sea shipping, again, is something that has not really taken off in Canada in recent years. We think it has potential, but it's going to require investments in the relevant infrastructure to enable these vessels to ply the Great Lakes. There are also issues around protectionism and the "Jones Act" on the American side and cabotage on our side, which, I think, have to be dealt with.

I think the Great Lakes corridor has a future, but it is limited by some quite serious constraints. Murad, do you disagree with any of that?

Mr. Al-Katib: No, I would agree. We have a port facility in Thunder Bay, and so we are shipping regularly. But, from the perspective of year-round shipping, it is certainly necessary as we build out the global supply chains.

In addition, we recommended taking a look at pilotage rules, the costs related to those corridors because, when we do consider the vessel size constraints that come into that particular corridor and the cost structure, it also becomes quite inhibitive when we look at it versus shipping out of the other side.

On a regular basis, in the agriculture industry now, shipments are leaving out of Vancouver and Prince Rupert and going all the way around the canal to the Mediterranean region. We certainly have an opportunity, in particular for the Mediterranean, North Africa and the Middle East, to utilize that corridor much more effectively.

Senator Runciman: You talk about a dedicated track for VIA and separating it from the freight train business. I guess that is part of your 50-year plan that you are talking about getting out of urban areas. That is a significant challenge on its own. Is there any short-term way that that can be approached, say in the next five to ten years, to try to improve the situation?

Again, I go back to a personal situation. I don't know if this ties in. To some degree, I think it does. We have seen a significant decline in VIA passenger stops in smaller communities. In my community, it is down to two direct trips to Montreal. I know it is affecting Kingston, Belleville, Cornwall, along that stretch, as well. Is there something here in terms of alleviating that, which might encourage increased stops for VIA to places like Montreal, or would it simply have more high-speed travel between Montreal and Toronto rather than trying to accommodate some of these smaller communities?

Mr. Emerson: Our focus, as I have said, was not on the short term. We heard there was a need for greater collaboration between the Government of Canada, the Government of Ontario,

restera saisonnier. C'est un couloir saisonnier, et c'est une contrainte qui l'empêche de devenir un élément important et permanent des chaînes d'approvisionnement globales.

Une fois qu'on est à Montréal, ça va. La voie maritime a besoin d'être considérablement améliorée et élargie pour faire partie d'un circuit global plus vaste. Le transport maritime à courte distance n'a pas vraiment pris son essor dans les dernières années au Canada. Nous pensons qu'il y a du potentiel, mais il faudra investir suffisamment dans l'infrastructure qui permettrait à ces navires d'emprunter la voie des Grands Lacs. Il y a aussi le problème du protectionnisme et de la Jones Act du côté américain et celui du cabotage de notre côté : je pense qu'il faut régler cela.

Je crois que le couloir des Grands Lacs a un avenir, mais il est limité par de graves contraintes. Murad, est-ce que vous êtes en désaccord avec ce que j'ai dit?

M. Al-Katib : Non, je suis d'accord. Nous avons des installations portuaires à Thunder Bay, et des marchandises sont expédiées régulièrement. Mais il va falloir penser au transport toute l'année dans le cadre du développement des chaînes d'approvisionnement globales.

Nous avons aussi recommandé d'examiner les règles applicables au pilotage et les coûts associés à ces couloirs, parce que, quand on tient compte des contraintes imposées à la taille des navires empruntant ce couloir et le barème des coûts, on voit bien que c'est prohibitif comparativement aux expéditions de l'autre côté.

On voit maintenant régulièrement des produits agricoles expédiés à partir de Vancouver et Prince Rupert jusqu'à la région méditerranéenne en passant par le canal. On pourrait certainement utiliser beaucoup plus efficacement ce couloir, surtout pour la Méditerranée, l'Afrique du Nord et le Moyen Orient.

Le sénateur Runciman : Vous parlez d'une voie réservée pour VIA et de la séparer des trains de marchandises. Je suppose que cela fait partie de votre plan sur 50 ans pour les zones urbaines. C'est tout un défi en soi. Est-ce qu'on peut imaginer des solutions à court terme, dans les cinq prochaines années disons, pour essayer d'améliorer la situation?

Je reviens encore à une situation personnelle. Je ne sais pas si c'est lié, mais je crois que cela l'est jusqu'à un certain point. On sait que le nombre d'arrêts des trains de passagers de VIA a considérablement diminué dans les petites collectivités. Dans la mienne, il n'y a plus que deux trajets directs vers Montréal. Je sais que cela touche aussi Kingston, Belleville et Cornwall le long de ce trajet. Est-ce qu'il y a moyen d'atténuer ce problème et de multiplier les arrêts de VIA dans les trajets menant vers des villes comme Montréal ou est-ce qu'on proposera simplement plus de trajets à haute vitesse entre Montréal et Toronto au lieu de desservir certaines de ces petites collectivités?

M. Emerson : Comme je l'ai dit, notre examen ne portait pas sur la situation à court terme. On nous a dit qu'il fallait plus de collaboration entre le gouvernement du Canada, le gouvernement

the GO Train system, VIA, CP, CN in terms of planning usage of tracks. I suppose one could think of an increase in investment in sidings as a possible way of alleviating some of the problems with freight trains and passenger trains on the same track.

Senator Runciman: Some of that is being done.

Mr. Emerson: Yes, some of it is being done.

Ultimately, if there is any sort of variation from the track usage plan, for whatever reason, somebody is going to be late. It is either going to be the freight or it's going to be the passengers. When the passengers are late, they might not come on the train next time. When the freight is late, there are other implications. I really think it is a subject, beginning now, on which to do some very intensive consultations on a transition to a passenger-only line. That transition, I'm sure, could come up with some modest improvements in the short term.

Senator Mercer: Gentlemen, thank you very much for your presentation. I come at this subject with two prejudices. One is that I am a senator from Nova Scotia, and I look at it from how it is going to benefit us and, in particular, the Port of Halifax and how it fits into the scheme.

I also come at it as the Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry. I refer to your discussion of moving pulse products out of Saskatchewan. There is one constant complaint that we hear at the Agriculture Committee, and it's not a new problem that we have heard; I am the longest serving member of the Agriculture Committee and have heard it since the day I started. Empty container cars will roll through the province of Saskatchewan on their way to Vancouver while farmers are sitting there with product ready to ship and wanting to get it out of there as quickly as possible. The longer the farmer holds on to it, the more the quality of the product is going down.

Did you make any direct reference to that in your report?

Mr. Al-Katib: Yes, we did. One of the recommendations, in terms of the inclusion of what we call "first mile" and "last mile" investments by shippers was specifically intended to provide some sort of an incentive for shippers to invest in efficiency related infrastructure to utilize empty containers and empty infrastructure that is available.

For instance, my company utilized the Port of Halifax where containers are brought in from the United Kingdom into Halifax. CN, our partner, rails them into Saskatoon, where we feed them out to our plants and return them to Halifax, with a dwell of maybe 72 hours on the containers. These are the types of investment structures that were recommended as an ability to use containers and intermodal as a surge capacity in the system. I think that better utilization of all corridors is also a very common theme that we have through the report.

de l'Ontario, le système GO Transit, VIA, CP et CN pour planifier l'utilisation des voies de chemin de fer. Je suppose qu'on pourrait penser à augmenter les investissements dans les voies d'évitement pour atténuer certains des problèmes associés au fait que les trains de marchandises et les trains de passagers roulent sur les mêmes voies.

Le sénateur Runciman : C'est déjà en partie en cours.

M. Emerson : C'est vrai, c'est en partie en cours.

En fin de compte, si on dévie du plan d'utilisation des voies pour une raison quelconque, il va y avoir un retard, soit dans le transport de marchandises, soit dans le transport de passagers. Si des passagers sont en retard, ils pourraient décider de ne plus prendre le train. Si des marchandises sont retardées, il y a d'autres répercussions. Je pense qu'il faudrait, dès maintenant, consulter largement les protagonistes au sujet d'un projet de transition à une voie réservée aux trains de passagers. Je suis convaincu qu'on pourrait, grâce à cette transition, apporter quelques améliorations à court terme.

Le sénateur Mercer : Messieurs, merci pour votre exposé. J'arrive ici avec deux préjugés. Premièrement, je suis sénateur de la Nouvelle-Écosse et je me demande ce que cela va nous apporter, en particulier au port de Halifax et comment cela s'inscrit dans l'ensemble.

Deuxièmement, je suis vice-président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. Je reviens sur ce que vous avez dit concernant le transport de légumineuses à partir de la Saskatchewan. Le Comité de l'agriculture reçoit régulièrement des plaintes, et le problème n'est pas nouveau. Je suis le plus ancien membre de ce comité et j'en entends parler depuis le premier jour. Des trains de wagons porte-conteneurs traversent la Saskatchewan pour se rendre à Vancouver pendant que des agriculteurs les regardent passer alors qu'ils ont des produits prêts à l'expédition qu'ils veulent envoyer aussi rapidement que possible. Plus le produit reste longtemps à la ferme, plus sa qualité se détériore.

En avez-vous parlé dans votre rapport?

M. Al-Katib : Oui, absolument. L'une de nos recommandations, du point de vue de l'inclusion de ce qu'on appelle les investissements des expéditeurs pour le « premier mille » et le « dernier mille », visait principalement à proposer une sorte d'incitatif aux expéditeurs pour qu'ils utilisent les conteneurs et les infrastructures vides disponibles.

Par exemple, mon entreprise utilisait le port de Halifax, où des conteneurs arrivent du Royaume-Uni. Le CN, notre partenaire, les achemine à Saskatoon, d'où ils sont envoyés à nos usines, puis retournent à Halifax, avec un temps d'arrêt de peut-être 72 heures pour les conteneurs. C'est ce type de structures d'investissement que nous avons recommandé pour faciliter l'usage de conteneurs et du transport intermodal durant les périodes de pointe. Je pense qu'une meilleure utilisation de tous les couloirs est aussi un thème récurrent de notre rapport.

We cannot jam the entire crop, in particular when we have a larger crop size, through the Pacific Gateway all in the span of four months. We need to effectively use Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay, Halifax and Montreal as very important balances within the system. I think there is a lot of potential to include Halifax on a more concentrated basis. CN has proven to us their interest in doing that.

Senator Mercer: Did you also analyze the ongoing labour problems that plague the Port of Vancouver, for example? Again, I declared my prejudices going into this. The Port of Halifax has not had a labour stoppage since 1976. Many of the people in this audience here weren't born in 1976.

Mr. Al-Katib: I was just born in 1976.

Senator Mercer: There you go. I am talking about labour stability, and it is closer to the markets in India and Southern China, through the Suez, going through the Port of Halifax.

Did you talk about that in your discussions?

Mr. Al-Katib: In general, the predictability and reliability of the system was an integral part of recommendations. Labour stability has been referenced in the report, but, as it is not under the mandate of Transport Canada, it was not an issue that we tackled head-on.

I will say that, from a shipper's perspective, the ability to have labour predictability in supply chains is a very essential element of that reliability side.

Mr. Emerson: Over the last couple of years, it has been labour instability in the U.S. that has benefited West Coast ports in Canada. Labour agreements are up in 2017-18 roughly. It will be very important that agreements be struck on the West Coast to avoid what Murad is referring to. If we have another work stoppage of significance on the West Coast, it would do great damage to our reputation which is just slowly recovering from some of the problems we have had in the past.

It's not just labour. You get a pseudo-labour situation with the independent truckers on the West Coast as well, and that has created issues that are labour-like.

Senator Mercer: One of the things that could help the Port of Vancouver is to cut down the number of contracts that they have. The Port of Halifax has done a good job of consolidating their contracts. We are only dealing with a couple of entities and they get along a little better. It seems there are so many in Vancouver.

I want to go back to the brief comments about the Atlantic Gateway. It has always been my contention that there are too many players and not enough leaders in the Atlantic Gateway. While we all talk about being members of the Atlantic Gateway — Newfoundland, New Brunswick, Prince Edward Island and Nova Scotia — until we get down to splitting up the pie, because that is when we all want the bigger share, there doesn't seem to be any real leader here.

On ne peut pas faire passer toute la récolte, surtout si elle est importante, à travers la porte du Pacifique en l'espace de quatre mois. Il faut faire un usage efficace de Vancouver, Prince Rupert, Thunder Bay, Halifax et Montréal pour équilibrer le système. Je pense que l'inclusion de Halifax de façon plus concentrée représente un gros potentiel. Le CN a manifesté son intérêt à cet égard.

Le sénateur Mercer : Avez-vous analysé les problèmes syndicaux qui affligent le port de Vancouver, par exemple? Là encore, je dois avouer mes préjugés. Le port de Halifax n'a pas eu de grève importante depuis 1976. Beaucoup de gens ici n'étaient pas encore nés en 1976.

M. Al-Katib : Je suis né en 1976.

Le sénateur Mercer : Et voilà. Je parle de stabilité de la main-d'œuvre, et Halifax est plus près des marchés de l'Inde et de la Chine méridionale, par le canal de Suez.

Est-ce que vous avez parlé de cela dans vos discussions?

M. Al-Katib : En général, la prévisibilité et la fiabilité du système faisaient partie intégrante des recommandations. Il est question de la stabilité de la main-d'œuvre dans le rapport, mais, comme cela ne fait pas partie du mandat de Transports Canada, ce n'est pas une question que nous avons abordée de front.

Disons que, du point de vue d'un expéditeur, la prévisibilité en matière de main-d'œuvre dans les chaînes d'approvisionnement est un élément tout à fait essentiel de la fiabilité.

M. Emerson : Depuis deux ou trois ans, l'instabilité de la main-d'œuvre du côté américain a bénéficié aux ports de la côte Ouest du Canada. Les conventions collectives sont valables jusqu'en 2017-2018 environ. Il sera très important de conclure des ententes sur la côte Ouest pour éviter les problèmes dont parle Murad. S'il y a une autre grève importante sur la côte Ouest, notre réputation sera considérablement entachée alors que nous commençons à peine à nous remettre de certains des problèmes que nous avons eus dans le passé.

Il n'y a pas que la main-d'œuvre. On a une situation pseudo-syndicale avec les camionneurs indépendants de la côte Ouest également, et cela a créé des problèmes du même genre.

Le sénateur Mercer : L'un des moyens d'aider le port de Vancouver est de réduire le nombre des contrats. Le port de Halifax a réussi à regrouper ses contrats. Nous avons maintenant affaire à deux ou trois entreprises et tout le monde s'entend beaucoup mieux. Il semble y en avoir beaucoup trop à Vancouver.

J'aimerais revenir sur les observations concernant la porte de l'Atlantique. J'ai toujours pensé qu'il y avait trop de protagonistes et pas assez de leaders dans la porte de l'Atlantique. On parle tous de faire partie de la porte de l'Atlantique, et parle de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse, mais quand il s'agit de partager la tarte, comme tout le monde veut une plus grosse part, on dirait qu'il n'y a plus de vrai leader.

I sit around this table on the Transport Committee and the Agriculture Committee and continue to talk about the Port of Halifax, et cetera, but no one is sitting around and making a plan as to how we integrate the very good systems we have in New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Prince Edward Island and Nova Scotia. I think the Port of Halifax is integral to that because it is the largest port, but everyone can benefit by it. High tides raise all ships.

Did you address the issue of a lack of coordination in planning in the Atlantic corridor?

Mr. Emerson: We made comments in the report to the effect that the Atlantic Gateway has been less successful than the Asia-Pacific Gateway, and we attributed it to fragmentation.

There seems to be a reluctance or inability to come together and designate one port for containers and another for energy and bulk or something. There doesn't seem to be the mechanism — and I think this is where the Government of Canada needs to think about asserting itself — to create critical mass in one or two ports on the East Coast. From that flows the rail linkage, frequency of rail service, competitiveness of rail service and all of those things, because the port has to be backed by a competitive rail link as well.

Senator Mercer: I don't disagree with you, Mr. Emerson, but I will add the political element to that. It becomes difficult for the government of the day to implement that without the political risk of choosing port A over port B — or port A over port H, because port H is the one I want to talk about.

Mr. Emerson: My only comment is we are adding yet another port there in Belldune.

Senator Mercer: If you talk to most Atlantic Canadians, other than New Brunswickers, they would ask, "Where is that?"

The Chair: I wouldn't want Mr. Emerson to be asked to talk about politics. That's not something he wants to be involved in here.

Mr. Emerson: I'm also not very good at it, as you know.

Senator Eggleton: I think you are very good at this. This review is wide ranging and comprehensive. I hope you and your colleagues would reconsider following up on this with the minister. You have put a year and a half into all of this and you don't want to see it collect dust on a shelf. A lot of reviews and reports end up doing that, so I hope you or your colleagues will do some follow-up.

I want to ask you about air transport, which is one of the chapters in the report.

Je siége à la table du comité des transports, je siége à la table du comité de l'agriculture, et on continue de parler du port de Halifax, et cetera, mais personne ne fait de plan pour intégrer les très bons systèmes du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse. Je pense que le port de Halifax fait partie intégrante de la solution parce que c'est le plus grand port de la région et que tout le monde peut en profiter. Tout le monde y gagnerait.

Avez-vous abordé le problème du manque de coordination dans la planification du couloir de l'Atlantique?

M. Emerson : Il est question dans le rapport du fait que la porte de l'Atlantique est moins efficace que la porte du Pacifique et nous pensons que c'est dû à la fragmentation.

Il semble difficile ou impossible de réunir tout le monde et de désigner un port pour les conteneurs et un autre pour les produits énergétiques et en vrac, ou quelque chose comme cela. Il ne semble pas y avoir de mécanisme permettant d'obtenir une masse critique dans un ou deux ports de la côte Est, et je crois que c'est là que le gouvernement du Canada devrait penser à intervenir fermement. Il en découle des problèmes de liaison ferroviaire, de fréquence du service ferroviaire, de compétitivité des sociétés ferroviaires et tout cela, parce que le port doit aussi être soutenu par une liaison ferroviaire concurrentielle.

Le sénateur Mercer : Je ne suis pas en désaccord avec vous, monsieur Emerson, mais j'ajouterai le facteur politique ici. Il devient difficile pour le gouvernement du jour de mettre cela en œuvre sans prendre le risque politique de choisir le port A de préférence au port B, ou même le port A de préférence au port H, parce que le port H est celui dont je veux parler.

M. Emerson : Tout ce que je peux dire, c'est que nous sommes en train d'ajouter un autre port à Belledune.

Le sénateur Mercer : Si vous en parlez à la plupart des Canadiens de l'Atlantique, en dehors des gens du Nouveau-Brunswick, ils vont vous demander : « Où est-ce? »

Le président : Je ne voudrais pas imposer à M. Emerson de parler politique. Je ne pense pas qu'il le souhaite.

M. Emerson : Ce n'est pas vraiment dans mes cordes, vous savez.

Le sénateur Eggleton : Je pense que vous êtes excellent. Cet examen est très large et très complet. J'espère que vous et vos collègues reviendrez sur votre décision de ne pas faire de suivi avec le ministre. Vous avez consacré un an et demi à cela et vous ne voulez que cela traîne sur les étagères. Beaucoup d'études et de rapports finissent comme cela, et j'espère donc que vous ou vos collègues feront un suivi.

Je voudrais vous poser une question sur le transport aérien, qui fait l'objet d'un des chapitres du rapport.

You recommended the possibility of privatization of airports, as they have done in the United Kingdom and Australia. Back in the 1990s, as you know, we devolved the management of our airports from a national system to localized operations. In Toronto the Greater Toronto Airports Authority runs it. These are nonprofit based. A lot of business people and municipalities are involved with them.

Do you think that system is not working? Do you think it needs to go a step further as they have done, as you say, in the United Kingdom and Australia with regard to privatization?

Mr. Emerson: I think if you didn't do anything it wouldn't matter for a few years. My view is that if you are really going to be serious about looking out 20 to 30 years; and if there is a large infrastructure deficit in Canada, which I believe there is, then it would be quite easy to do something that would improve the governance structure of the authorities, raise capital for deployment on other Canadian infrastructure and not result in any troublesome aspects of being privately owned, such as trading on the stock market, where you are constantly trying to react to short-term analyst comments and so on.

Our recommendation was to look at and adopt some form of asset-recycling policy, which is to say these assets have been put into a commercial format. They have been well capitalized. All of the studies internationally show we are amongst the best in terms of our capital, but they have also become high cost. Studies also show that our airports are amongst the highest cost. We are suggesting that there probably is a need now to pull some of the mature capital out, redeploy it in the country for public policy reasons, and get long-term institutional investors involved in acquiring airport assets, which they are now. Canadian pension funds, as you know, are investing all over the world but they are not investing in Canada because they don't really have a framework in which they can invest in Canadian airports.

My own view, and the view expressed in the report, is that long-term investors in airports and ports can give you the best of both worlds. It can give you a long-term perspective. You don't have to sell the land fee simple; there are other ways you can restructure these things.

I think there is a significant need for greater rigour in terms of capital allocation at some of these airports. I think that a private investor will get the young guns in the pension fund looking at the kind of return you are getting on alternative capital investments, and I really don't think that there is a lot of rigour that is going into it at the moment. It's more about if it feels good at the community level in terms of capital deployment. I think over time that will come back to bite us.

Senator Eggleton: One of the issues also in this regard has been the rent extracted by the federal government from these airports, which means that they are passing on a lot of additional costs, for example, that American airports don't have to do. That becomes

Vous avez recommandé d'envisager la privatisation des aéroports, comme cela s'est fait au Royaume-Uni et en Australie. Dans les années 1990, comme vous le savez, on a décentralisé la gestion de nos aéroports pour passer à une exploitation locale. À Toronto, c'est l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto qui s'en occupe. Ce sont des organisations sans but lucratif. Beaucoup de gens d'affaires et d'administrations municipales y participent.

Pensez-vous que ce système ne marche pas? Pensez-vous qu'il faudrait aller plus loin et privatiser comme au Royaume-Uni et en Australie?

M. Emerson : Je pense que, si on ne fait rien, cela n'aura pas d'importance pendant quelques années. À mon avis, si on veut envisager sérieusement les 20 ou 30 prochaines années et s'il y a un important déficit d'infrastructure au Canada, ce qui est le cas selon moi, il est très facile de faire quelque chose pour améliorer la structure de gouvernance des autorités, trouver des capitaux pour financer d'autres éléments d'infrastructure sans prendre le risque de la privatisation, qui entraîne, par exemple, la spéculation en bourse, où il faut constamment essayer de réagir aux observations à court terme des analystes, et cetera.

Nous avons recommandé d'envisager et d'adopter une forme quelconque de politique de recyclage des actifs, c'est-à-dire que ces actifs sont mis sous forme commerciale. Ils sont bien capitalisés. Toutes les études effectuées à l'échelle internationale confirment que nous sommes parmi les meilleurs en termes de capitaux, mais cela devient aussi très coûteux. Ces études révèlent également que nos aéroports sont parmi les plus coûteux. D'après nous, il faut probablement retirer une partie des capitaux arrivés à maturité, les redéployer dans le pays pour des raisons de politique gouvernementale et faire participer les investisseurs institutionnels à long terme à l'acquisition des actifs aéroportuaires, qu'ils sont maintenant. Les caisses de retraite canadiennes, comme vous le savez, investissent partout dans le monde, mais pas au Canada, parce qu'il n'y a pas de cadre leur permettant d'investir dans les aéroports canadiens.

Selon moi et selon le rapport, ceux qui investiront à long terme dans les ports et les aéroports peuvent vous donner le meilleur des deux mondes. Cela peut vous donner une perspective à long terme. Il n'est pas nécessaire de vendre la terre en fief simple. Il y a d'autres moyens de restructurer tout cela.

Je crois qu'il faut faire preuve de beaucoup plus de rigueur dans l'attribution de capitaux à certains de ces aéroports. Je crois qu'un investisseur privé enverra ses jeunes loups vérifier dans les caisses de retraite le genre de rendement qu'on obtient dans d'autres investissements en capital, et je ne pense pas qu'il y ait beaucoup de rigueur là-dedans en ce moment. On se préoccupe plus du sentiment de satisfaction au niveau communautaire, et je pense que, à terme, nous en subissons les conséquences.

Le sénateur Eggleton : À ce sujet, il y a aussi le problème du loyer prélevé par le gouvernement fédéral auprès de ces aéroports, ce qui veut dire qu'ils transmettent toutes sortes de coûts supplémentaires, alors que les aéroports américains n'ont pas

clear when a lot of people are heading over to airports close to the Canadian border on the American side and there because the travel is cheaper.

Mr. Emerson: I nearly fell off my chair when we were consulting with the major airports in Canada. I asked them if there was anything we need to do to make their business stronger over the next 20 to 30 years. The only thing they could come up with was fixing the security screening system. I asked about access to some deep pockets in terms of equity capital. “No.” What about airport rents? “They’re okay now, they’ve been fixed.” I found it actually quite shocking that there was not a degree of concern that I thought there would be around airport rents.

Again, my own view and the view articulated in the report is that the airport rents in and of themselves are not back-breaking and one could easily create a framework in which a pension fund, for example, can just take out the lease, buy the lease with the rent payments and maybe some other features that would keep the bondholders whole and that kind of thing.

I think there are ways to do it, but if you deal with airport rents without dealing with security charges and the various government taxes and AIFs, then you’re really only getting at the tip of the iceberg. AIFs have been growing with mad abandon, as you know. Under the airport leases an airport can basically put an AIF in place and alter it — meaning raise it — any time they want.

That’s fine, but at some point your customers are captive customers and there is a great power imbalance between the passengers who run through the GTA airport or Vancouver or wherever, and we have argued that there should be a more structured framework under which airports should operate and that there should be some principles around the implementation of AIFs. There should be an appeal mechanism to the CTA for possibly unhelpful conduct on the part of authorities.

There needs to be a real hard look at a variety of these issues to restore the long-term financial discipline that’s being applied there and to protect passengers.

Senator Eggleton: Thank you.

The Chair: As a supplementary question, this committee, as you know, concluded a report entitled *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?* that addressed the fact that the governments are considering airports as a source of revenue instead of seeing them as a source of investment.

Yes, I can understand that the airports have become used to paying rents on buildings that the government never paid; they are paying taxes on those expenses that the government never invested in, but they get used to it. I also understand their frustration on the security concept.

Where I have a problem with your statement is where you talked about the major airports. As you know, we theoretically have a system of 26 national airports, and I know politicians

à porter cela. Cela devient évident quand on voit des tas de gens passer la frontière canadienne pour partir d’aéroports américains parce que les vols sont moins chers.

M. Emerson : J’ai failli tomber de ma chaise quand nous avons consulté les représentants des principaux aéroports du Canada. Je leur ai demandé ce que nous devrions faire pour consolider leurs activités dans les 20 ou 30 prochaines années. La seule chose qui leur soit venue à l’esprit a été de régler le système de contrôle de sécurité. J’ai parlé de l’accès à du capital de risque : « Non. » J’ai parlé du loyer des aéroports : « Ça va maintenant, c’est réglé. » En fait, j’ai été très surpris qu’on ne se préoccupe pas comme je le pensais du loyer des aéroports.

Là encore, selon moi et selon l’avis des auteurs du rapport, le loyer des aéroports n’est pas prohibitif, et il serait facile d’élaborer un cadre permettant à la caisse de retraite, par exemple, de sortir le bail, d’acheter le bail avec les paiements de loyer et, peut-être, certains autres éléments qui laisseraient les choses intactes pour les titulaires d’obligations, et cetera.

Je pense qu’on pourrait prendre ce genre de mesures, mais, si on s’occupe du loyer des aéroports sans tenir compte des charges sociales et des diverses taxes gouvernementales et FAA, on reste à la surface des choses. Comme vous le savez, les FAA augmentent à un rythme infernal. En vertu des baux, les aéroports peuvent imposer des FAA et les modifier, c’est-à-dire les augmenter, à leur gré.

C’est bien beau, mais les clients finissent par devenir captifs, et il y a un énorme déséquilibre de pouvoir entre les passagers qui passent par l’aéroport de la GRT et ceux qui passent par l’aéroport de Vancouver ou d’ailleurs, et nous avons déjà dit qu’il devrait y avoir un encadrement structuré des aéroports et que les FAA devraient être assujettis à certains principes. Il devrait y avoir un mécanisme d’appel auprès de l’OTC pour se plaindre d’un comportement inopportun des autorités.

Il faut vraiment examiner de près tous ces problèmes pour rétablir la discipline financière à long terme nécessaire et protéger les passagers.

Le sénateur Eggleton : Merci.

Le président : Permettez-moi une question supplémentaire. Comme vous le savez, le comité a terminé un rapport intitulé *L’avenir des déplacements aériens au Canada : Poste de péage ou bougie d’allumage* où il est question du fait que les gouvernements considèrent les aéroports comme des sources de revenus et non pas des sources d’investissement.

Oui, je peux comprendre que les aéroports soient habitués à payer un loyer sur des bâtiments que le gouvernement n’a jamais payés. Ils paient des taxes sur des dépenses dans lesquelles le gouvernement n’a jamais investi, mais ils se sont habitués. Je comprends aussi leur frustration en matière de sécurité.

Mais ce que vous dites au sujet des grands aéroports soulève une question. Comme vous le savez, nous avons théoriquement un réseau de 26 aéroports nationaux, et je sais que les

don't like to draw the line on whether Winnipeg is a major airport. Where would you draw the line on saying which airports should be privatized?

I ask that because there is a lot of insecurity right now in the airport communities about whether they will be privatized and how they invest if they're going to be told in three or five years that they have to divest to a pension fund. Where do you draw the line?

Mr. Emerson: Let me just say that the level of comfort in the authorities and their boards and the management is telling in and of itself. It is very comfortable, and you really have to ask yourself if it's getting too comfortable.

On drawing the line, I would say this: Were I in charge, I would look at those airports that had an interest in pursuing a long-term investor in the airport in a world where there was a little bit more discipline around AIF so that they can't just sit back and say we don't need that, we'll just raise the AIF. If you live in Toronto you have to use the airport and pay the AIF, no sweat.

I would go around and talk to different airports and try to establish some success stories. I know, for example, Montreal has expressed interest in having an institutional investor. There may be others. I don't know if Winnipeg would or not. Vancouver used to want to, but I'm not sure if they do anymore.

I would do an incremental approach and bring institutional investors in so you know what kind of financing structure works for them. There is no point putting it out there when nobody really wants it in the investment community, so you'd have to structure it appropriately. I would do it that way. I would iterate and wouldn't try to draw a line in the sand arbitrarily.

Senator Greene: Thank you very much, and I'm very happy that you were able to come. I was going to ask a bunch of questions, I'm sure you're aware, about airports, and Senator Eggleton has asked them and also Senator Dawson.

Is there any hope, do you think, that the federal government will abandon its policies with regard to rents? It strikes me that they help to put Canadian airports at substantial disadvantage vis-à-vis American airports, plus it's almost a tax more than anything else: It's a tax on consumers. Airports don't receive anything in return for the rents and it doesn't surprise me that some airports are okay with the system the way it is because they have a virtual monopoly where they are located. Consumers in the Niagara area can opt to go to the U.S., but in Halifax there are no options except Halifax unless you want to go to Montreal. That would be the closest international airport, or maybe even Boston.

Do you see any progress on that issue?

responsables politiques n'aiment pas avoir à décider si Winnipeg doit être considéré comme un grand aéroport. À quel seuil faudrait-il décider qu'un aéroport doit être privatisé?

Je vous pose la question parce qu'on s'inquiète énormément en ce moment dans les aéroports : y aura-t-il privatisation et comment investir si on apprend qu'il faudra réacheminer vers une caisse de retraite dans trois ou cinq ans? Où tracez-vous la ligne de démarcation?

M. Emerson : Disons simplement que le degré de confort des autorités, des conseils d'administration et des directions est révélateur en soi. C'est très confortable, et il faut vraiment se demander si ce n'est pas en train de devenir trop confortable.

Pour ce qui est de la ligne de démarcation, je dirais ceci : si je m'en occupais, j'examinerais la situation des aéroports susceptibles de vouloir attirer un investisseur à long terme dans un monde où il y a un peu plus de discipline en matière de FAA, pour qu'ils ne restent pas inactifs en se disant qu'ils n'en ont pas besoin et qu'il leur suffit d'augmenter les FAA. Si vous habitez Toronto, vous devez utiliser l'aéroport et payer les FAA, pas de problème.

Je rendrais visite à différents aéroports pour discuter avec leurs responsables et recueillir des récits de réussite. Je sais, par exemple, que Montréal aimerait attirer un investisseur institutionnel. Il y en a peut-être d'autres. Je ne sais pas si cela pourrait intéresser Winnipeg. Cela intéressait Vancouver, mais je ne suis plus sûr que ce soit le cas maintenant.

J'adopterais une méthode cumulative et inviterais les investisseurs institutionnels pour qu'on sache le genre de structure de financement fonctionne pour eux. Cela ne sert à rien de faire une offre quand personne ne s'y intéresse parmi les investisseurs. Il faut le structurer comme il faut. C'est comme cela que je m'y prendrais. Je ferais le tour, je n'essaierais pas de tracer arbitrairement une ligne de démarcation dans le sable.

Le sénateur Greene : Merci beaucoup. Je suis très heureux que vous ayez pu venir nous voir. J'allais vous poser toutes sortes de questions, comme vous vous en doutez sûrement, sur les aéroports, mais les sénateurs Eggleton et Dawson les ont posées.

Est-ce que, d'après vous, on peut espérer que le gouvernement fédéral abandonne sa politique sur les loyers? Il est évident que cela contribue à désavantager les aéroports canadiens par rapport aux aéroports américains. Et c'est presque une taxe plus que tout autre chose : c'est une taxe sur les consommateurs. Les aéroports ne reçoivent rien en retour des loyers qu'ils paient, et je ne suis pas surpris d'apprendre qu'ils acceptent le système parce qu'ils ont quasiment le monopole là où ils sont. Les consommateurs de la région de Niagara peuvent décider de prendre l'avion aux États-Unis, mais, à Halifax, il n'y a pas de choix, à moins d'aller à Montréal, qui est l'aéroport international le plus proche, ou peut-être même Boston.

Est-ce qu'il y a des progrès de ce côté-là d'après vous?

Mr. Emerson: I have a couple of comments. We do say in the report — and further to the chair's comments earlier — that the governments, of several stripes I believe, have looked at the airports as a source of cash rather than as an economic driver and a driver of Canada's trade competitiveness. They've tried to have it both ways, but there's a limit to which you can do that.

My second comment is to express a bit of concern, if not alarm, that some of the people we spoke to, when pushed on leakage to U.S. airports, responded by saying, "We don't have to worry about that, the exchange rate is taking care of it." Well, if for the next 20 to 30 years you're planning your competitiveness on the assumption of a 76-cent dollar, you have a serious problem.

I think there is an issue there, but I think it comes back again to the Government of Canada looking at the airports, looking at all of the taxes and charges that the airport authorities and the governments are putting in place, including provincial governments on fuel and so on, and coming up with a reoriented strategy around airports, which is oriented toward trade facilitation and improving competitiveness. Maybe everybody will have to put a little water in their wine and put a little bit back on the table for the customer.

Senator Greene: Yes, I would agree with that. We have the highest airport fees in the world, I believe, which prevents a lot of our airports from becoming truly regional hubs.

Mr. Emerson: Yes.

Senator Greene: In your look at this area, did you look at Open Skies?

Mr. Emerson: Yes.

Senator Greene: What did you conclude there?

Mr. Emerson: We were very aggressive in the recommendations. We basically made recommendations that Canada should become much more aggressive in terms of Open Skies or air bilateral agreements. There is a view that we heard in our consultations that air negotiations are too much about what we can do for the dominant Canadian carriers as opposed to what we can do for the Canadian public and the Canadian economy.

I know just one example, but I don't want it to be taken out of context. There was a blow up for a couple of years with Emirates, and maybe Qatar Airways, when Canada refused to give sufficient rights to those carriers to allow them to have seven-day service in multiple markets.

What we ended up with in Vancouver is Emirates is now doing a booming business out of Vancouver and British Columbians are flying down to Seattle and getting on Emirates down there. This is at a time when Delta has a hub out of Seattle, and in terms of the

M. Emerson : J'ai quelques observations à ce sujet. On explique dans le rapport — et cela fait suite aux remarques du président tout à l'heure — que les gouvernements, de plusieurs paliers je crois, considèrent les aéroports comme une source de revenus et non un moteur économique et un moteur de la compétitivité commerciale du Canada. Ils veulent avoir le beurre et l'argent du beurre, mais il y a des limites!

Je voudrais aussi exprimer une certaine inquiétude, sinon vous alarmer, au sujet de certaines personnes auxquelles nous avons parlé et qui, au sujet des consommateurs qui préfèrent utiliser les aéroports américains, nous ont dit : « Pas besoin de s'en faire, le taux de change va s'occuper de cela. » Eh bien si on planifie la compétitivité du Canada pour les 20 ou 30 prochaines années à partir de l'hypothèse d'un dollar à 76 cents, on a un sérieux problème.

Je pense qu'il y a un problème là, mais je pense qu'il revient encore une fois au gouvernement du Canada d'examiner la situation des aéroports, de tenir compte de toutes les taxes et de tous les frais que les autorités aéroportuaires et les gouvernements imposent, dont les taxes provinciales sur l'essence, et cetera, et d'élaborer une nouvelle stratégie susceptible de faciliter les échanges commerciaux et d'améliorer notre compétitivité. Peut-être que tout le monde devra mettre de l'eau dans son vin et redonner quelque chose au consommateur.

Le sénateur Greene : Oui, je suis d'accord avec vous. Nous avons les frais aéroportuaires les plus élevés au monde, je crois, ce qui empêche beaucoup de nos aéroports de devenir de vraies plaques tournantes régionales.

M. Emerson : Exactement.

Le sénateur Greene : À ce sujet, avez-vous consulté les ententes de type ciel ouvert?

M. Emerson : Oui.

Le sénateur Greene : Et qu'est-ce que vous en avez conclu?

M. Emerson : Nos recommandations sont très vigoureuses. Pour l'essentiel, nous recommandons que le Canada se montre plus combatif dans le cadre des accords de type ciel ouvert ou des ententes aériennes bilatérales. Au cours de nos consultations, on nous a dit que les négociations aériennes ont trop à voir avec ce qu'on peut faire pour les transporteurs canadiens dominants plutôt que pour les consommateurs canadiens et l'économie canadienne.

Je voudrais vous parler d'un exemple, mais je ne veux pas qu'il soit considéré hors contexte. Pendant quelques années, il y a eu des tensions avec la compagnie Emirates, et peut-être avec Qatar Airways, parce que le Canada refusait de leur donner suffisamment de droits pour qu'ils puissent offrir un service quotidien sur plusieurs marchés.

Ce que cela a finalement donné à Vancouver, c'est que la compagnie Emirates est devenue une entreprise en pleine expansion et que les habitants de la Colombie-Britannique vont à Seattle sur les ailes d'Emirates. Delta a une plaque tournante

Asia-Pacific Gateway and Vancouver's position there is a real threat coming from Seattle. If you are coming from China, Taiwan, Korea or Japan and going to the U.S. why would you cross two borders if you don't have to?

There is a real risk there, and as Seattle grows and wakes up both on the port and the airport side, their competitiveness is becoming much more threatening. Once it becomes a threat that is so bad that the numbers start to kind of bleed on you, it's probably too late.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. Emerson, I agree with my colleagues. Your report is very well-researched and relevant, and I am confident that it will be very useful for our study.

One of the issues related to marine transportation is water management. We know that water levels have dropped in the past two decades or so, which in some cases has prevented certain vessels from using the waterways. Climate change will therefore represent a challenge and a major constraint in the future.

In your study of marine transportation, have you studied the northern shipping route? We have heard a lot about the fact that, with the ice melting in Canada's North, the northern shipping route would be one of the routes that might compete with the Panama Canal, for instance, especially for Northern Europe.

Have you studied that route, Mr. Emerson?

[English]

Mr. Emerson: Some of my colleagues spent quite a bit of time in the North. Much of our report does address marine issues in the North, like the deficiencies in charting the sea bottom, inadequate infrastructure for bringing supplies on to land and the lack of pilotage availability, and a policy toward pilotage in the ice-riddled waters of the North was highlighted.

We put a significant number of recommendations in place to strengthen our presence in the North, as well as safety, security and navigational efficiency because a lot of the northern sea bottom has not been adequately mapped.

On the southern waterways, dredging has been an issue for a number of years. Again, this is one that has transcended governments because the Government of Canada has, as part of its restraint programs and economizing public expenditures, pushed a lot of dredging responsibility out on to the local authorities and the private sector. Candidly, I think the Government of Canada has an obligation and a responsibility to maintain those waterways.

à partir de Seattle, et, si on considère la porte de l'Asie-Pacifique et la position de Vancouver, Seattle devient une menace très réelle. Si on fait le voyage de Chine, de Taiwan, de Corée ou du Japon en direction des États-Unis, pourquoi passer deux frontières quand ce n'est pas nécessaire?

Il y a un risque réel ici. Seattle prend de l'expansion et se développe aussi bien du côté maritime que du côté aérien, de sorte que sa compétitivité devient beaucoup plus menaçante. Quand la menace sera telle que les chiffres commenceront à ressembler à une hémorragie, il sera probablement trop tard.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Emerson, je partage le point de vue de mes collègues. Votre rapport est très étoffé et très pertinent, et je suis convaincu qu'il nous sera très utile pour notre étude.

L'un des problèmes liés à la voie maritime est la gestion des eaux. Nous savons qu'il y a une baisse du niveau de l'eau depuis environ deux décennies, ce qui a empêché, dans certains cas, certains vaisseaux d'utiliser la voie maritime. Les changements climatiques poseront donc un défi et une contrainte majeure à l'avenir.

En parallèle avec l'usage de la voie maritime, est-ce que vous avez fait une étude sur la voie maritime du nord? On entend beaucoup parler du fait que, éventuellement, à cause de la fonte des glaces du Grand Nord canadien, l'une des voies qui feraient compétition, par exemple, au canal de Panama, surtout pour l'Europe du Nord, serait la voie maritime nordique.

Avez-vous fait une étude sur ce trajet, monsieur Emerson?

[Traduction]

M. Emerson : Certains de mes collègues ont passé pas mal de temps dans le Nord. Une grande partie du rapport concerne les problèmes maritimes dans le Nord, par exemple le manque de cartes marines, l'infrastructure insuffisante pour le ravitaillement terrestre et le manque de services de pilotage. Nous avons souligné la nécessité d'une politique de pilotage dans les eaux couvertes de glace du Nord.

Nous avons recommandé un certain nombre de mesures pour consolider notre présence dans le Nord et pour renforcer la sécurité et l'efficacité de la navigation parce que les fonds marins de cette région n'ont pas été suffisamment cartographiés.

Dans les voies navigables du Sud, le dragage est un problème depuis plusieurs années. Là aussi, la question transcende les gouvernements parce que le gouvernement du Canada a, dans le cadre de ses programmes de restriction et ses mesures de réduction des dépenses publiques, fait porter la responsabilité de ces activités aux autorités locales et au secteur privé. À dire vrai, je pense que le gouvernement du Canada a l'obligation et la responsabilité d'entretenir ces voies navigables.

If you go to New York and New Jersey, there is constant dredging going on in those areas. It really is a responsibility of government, and I think it is a mistake to push it off on to local entities because you are dealing with waterways that link into that global network. If there is a lack of consistency in water depth and dredging, you will have a problem.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: You are talking about dredging and that opens a door for me, because I was a senior manager at Environment Quebec for 10 years. When we talked about dredging, there was a lot of pressure, with respect to regulations or environmental groups that considered dredging harmful to the environment.

I am trying to understand. In your opinion, which is more realistic, investing in a northern shipping route or in dredging?

[*English*]

Mr. Emerson: I'm sure there are environmentally friendly approaches to dredging, but I'm also sure that there are none that have zero impact on the environment, if only short-term silting and so on. We didn't delve into the particulars of what is the most appropriate way to dredge to minimize environmental impacts.

In the North the ice is melting, the permafrost is melting, the engineering challenges around construction — whether of roads, ports or airport facilities — is becoming a major challenge. There is little prospect that you can rely on the private sector to go in and do this. Government is really going to have to do it. The territories don't have enough money so it comes back to the Government of Canada to significantly up its game and resource commitments to the North, and it's a matter of constructing, regulating, charting and icebreaking. If you look right across the spectrum of activities and projects that are needed in the North, it's a huge challenge.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Mr. Al-Katib, the image of the railway in Western Canada is related to the transportation of grain and wheat, historically speaking.

Has there been a real transformation of rail transportation in the past few decades? Has competition emerged between agriculture and other sectors, such as resources, which would cause one of these two sectors to be penalized by this recent competition in the use of rail transportation?

[*English*]

Mr. Al-Katib: If we want to look at the competitiveness or transformation that has happened, the potash industry is a good one to look at because it has faced a scenario where production in the mines was growing dramatically. The requirement for

Si vous allez à New York et dans le New Jersey, vous verrez qu'ils sont constamment en train de draguer ces zones. C'est effectivement une responsabilité gouvernementale, et je pense que c'est une erreur de s'en décharger sur les autorités locales, parce qu'il s'agit de voies navigables qui nous relient au réseau global. Si ces activités ne sont pas systématiques, on aura un problème.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Vous parlez de dragage et vous m'ouvrez une porte, parce que j'ai travaillé 10 ans au ministère de l'Environnement du Québec comme cadre supérieur. Or, lorsqu'on parlait de dragage, on avait beaucoup de pression, soit par rapport à la réglementation ou par rapport aux groupes d'écologistes qui percevaient le dragage comme une atteinte à l'environnement.

J'essaie de comprendre. Entre investir en faveur d'une voie nordique ou en faveur du dragage, quelle serait, pour vous, l'approche la plus réaliste?

[*Traduction*]

M. Emerson : Je suis sûr qu'il existe des techniques de dragage respectueuses de l'environnement, mais je suis sûr aussi qu'aucune ne peut avoir d'impact zéro sur l'environnement, ne serait-ce qu'en termes d'envasement, et cetera. Nous ne sommes pas entrés dans le détail des méthodes de dragage les plus susceptibles de minimiser l'impact sur l'environnement.

La glace est en train de fondre dans le Nord, le permafrost aussi, et les problèmes de construction deviennent un enjeu important, qu'il s'agisse de routes, de ports ou d'installations aéroportuaires. On ne peut guère compter sur le secteur privé. C'est le gouvernement qui devra s'en charger. Les territoires n'ont pas assez d'argent, et c'est donc au gouvernement du Canada de prendre les devants et de financer plus largement la construction, la réglementation, l'établissement de cartes marines et le déglacement dans le Nord. Si on envisage tout l'éventail des activités et projets nécessaires dans le Nord, on comprend qu'on est devant un énorme défi.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Al-Katib, l'image du chemin de fer dans l'Ouest canadien est liée au transport des grains et du blé, historiquement parlant.

Y a-t-il eu, depuis quelques décennies, une réelle transformation de l'usage du chemin de fer? Y a-t-il eu l'arrivée d'une compétition entre l'agriculture et d'autres secteurs, tels que les ressources, qui ferait en sorte que l'un ou l'autre des deux secteurs est pénalisé par cette compétition récente quant à l'usage du chemin de fer?

[*Traduction*]

M. Al-Katib : Concernant la compétitivité ou la transformation qui s'est produite, disons que le secteur de la potasse est intéressant, parce qu'il s'est trouvé dans une situation où la production minière a augmenté considérablement. Il s'est

significantly higher levels of transportation infrastructure were seen by the industry and, in partnership with Canadian National and CP, the potash industry has transformed itself into a model supply chain initiative where the mines have very significant storage and surge capacity, a privately owned fleet of hopper cars and extremely efficient port terminals.

In an environment which is entirely regulated by commercial agreement — not by regulations like the way the grain industry is regulated on the Maximum Revenue Entitlement — they have achieved a lot of supply chain innovation in the railways, and the industry has shared the benefits that each side has managed to put into play.

When I look at the past decade in terms of transformation, certain sectors have moved more quickly but sectors like agriculture face a lot more challenges. We have so many delivery points. A mine is constructed and has a very predictable output. You can start and stop production according to your requirements, whereas the rain, sunshine and the weather dictate the output of the agricultural economy.

With this in mind, we need to look at forcing regulation to regulate the grain sector and mandatorily move grain over other commodities, and I think long term is a mistake. Ultimately, it's a network. We don't have a grain network, a potash network and a forestry network that you piece together. There is one transportation network that needs to be optimized for the performance of the system.

We need to encourage all industries to use, as I said earlier, all the ports available, and we need to be better at marketing our products year round, not just in a very short window with everything put through the system in four months. We just can't operate that way.

If I look around the world, other markets do much better. Australia markets their crops year round. I also have four factories in Australia, so I see first-hand that buyers in the world are willing to book out Australian production six months in advance, whereas in Canada they want a "buy on the spot" market. We as an industry have accepted that. I have challenged my colleagues in our sector to do a better job marketing. I think the transformation is happening.

Senator Black: Thank you very much.

In line with the comments of my colleagues, I have a couple of short snappers, as I think they used to say in "Reach for the Top." Mr. Emerson and I would remember that show.

Last week in Calgary the CEO of Air Canada was speaking about his concerns respecting airport fees and other competitive issues respecting Canadian airports. Mr. Emerson, how great do

rendu compte qu'il fallait pouvoir compter sur une infrastructure de transport beaucoup plus développée, et, en partenariat avec le Canadien National et CP, il s'est transformé en projet de chaîne d'approvisionnement modèle, où les mines sont aptes à stocker suffisamment de réserves et à répondre à une brusque augmentation de la demande et où il dispose d'une flotte privée de wagons-trémies et de terminaux portuaires extrêmement efficaces.

Dans un environnement entièrement réglementé par des accords commerciaux, et non par le type de réglementation auquel le secteur des céréales est assujéti avec les revenus admissibles maximaux, ce secteur a réussi à innover considérablement dans le domaine des chemins de fer et, chacun a tiré des avantages de ce qu'il avait mis en jeu.

Quand on examine la transformation du contexte des 10 dernières années, on peut voir que certains secteurs ont bougé plus rapidement, mais que des secteurs comme l'agriculture ont encore beaucoup de problèmes. Il y a énormément de points de livraison. Quand on construit une mine, la production est très prévisible. On peut commencer et cesser la production selon les besoins, alors que la production agricole dépend de la pluie et du beau temps.

C'est en tenant compte de ces facteurs qu'il faut envisager d'imposer une réglementation du secteur des céréales et donner obligatoirement la priorité aux céréales par rapport à d'autres marchandises. Je crois que la vision à long terme est une erreur dans ce cas. En fin de compte, c'est un réseau. On n'a pas de réseau agricole, de réseau de la potasse, de réseau d'exploitation forestière à recomposer. Il y a par contre un réseau ferroviaire à optimiser pour le rendement du système.

Comme je l'ai dit tout à l'heure, il faut inciter tous les secteurs d'activité à utiliser tous les ports disponibles et il faut améliorer notre aptitude à commercialiser nos produits tout au long de l'année et pas seulement durant quatre mois où tout est engouffré dans le système. On ne peut pas fonctionner comme cela.

Regardez ailleurs dans le monde, les autres marchés font bien mieux. En Australie, on commercialise les récoltes toute l'année. J'ai aussi quatre usines en Australie, donc je peux vous dire, d'expérience, que les acheteurs étrangers sont disposés à commander des produits australiens six mois à l'avance, alors que, au Canada, ils veulent un marché « instantané ». Nous avons accepté cette situation. J'ai invité mes collègues de notre secteur d'activité à mieux commercialiser nos produits. Je pense que c'est en train de changer.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

Pour faire suite aux remarques de mes collègues, j'aurais quelques petites questions. Je crois qu'on dit « Visez le sommet ». M. Emerson et moi-même nous en souvenons.

La semaine dernière, à Calgary, le chef de la direction d'Air Canada parlait de ses préoccupations concernant les frais aéroportuaires et d'autres entraves à la compétitivité des

you think the risk is to Canadian consumers, and obviously Canadian corporations as well, if the Government of Canada doesn't address these series of airport issues?

Senator Runciman: You made recommendations on a per-tonne fee on shipments of hazardous goods, and I think that has been applied to crude after Lac-Mégantic.

You recommended a number of other things, and I tend to agree that it should be risk-based. I know you mentioned ammonia as one. As someone who once experienced getting caught in a cloud of ammonia and seriously contemplated jumping off the second story of a building as a result until I found a pocket of air, I think it's much more serious in terms of the hazard it poses if you had an ammonia tank car split open in a heavily residential area.

I can understand reacting to Lac-Mégantic, a horrible tragedy, but there are other higher-risk commodities that are being transported by rail to which the government should be implementing the same kind of approach. It helps in terms of training costs for first responders and builds up this pool of resources to respond to accidents.

The Chair: I want to congratulate you. This has been one of the better meetings we have had in a long time.

Mr. Emerson: I will deal with Air Canada's comments about fees and charges. I do think it is a risk. If you just go back to my example of Vancouver and the competition from Emirates that is now coming out of Seattle, increasingly there will be ways of diverting people to other carriers who cannot get into the Canadian market and it will hurt Air Canada in the end.

I think the CEO of Air Canada in our consultations expressed what I thought was a pretty enlightened view in terms of the need for Air Canada to engage much more intensively in the global marketplace. Reading between the lines, I think it is a recognition that we will have to be more aggressive with air bilaterals and those kinds of arrangements.

I will let Mr. Al-Katib deal with the dangerous goods.

Mr. Al-Katib: In terms of the dangerous goods side, we looked at the per-tonne fee and a pooling concept to allow recognition that these goods, in many cases, need to be transported. Consumers require these goods as inputs into manufacturing processes and other things. So while we look at this risk-based approach, I agree that we need a system that allows for communities to know where their first responders are to be trained and all of these things need to be accounted for.

aéroports canadiens. Monsieur Emerson, quel est le risque, d'après vous, pour les consommateurs canadiens et, bien sûr, pour les entreprises canadiennes, si le gouvernement du Canada ne règle pas ces problèmes?

Le sénateur Runciman : Vous avez recommandé l'application de frais à la tonne sur les expéditions de marchandises dangereuses, et je pense que c'est ce qu'on a fait pour le pétrole brut après l'accident de Lac-Mégantic.

Vous avez recommandé un certain nombre d'autres mesures, et j'aurais tendance à penser, moi aussi, que cela devrait être fonction des risques. Je sais que vous avez mentionné, entre autres, l'ammoniaque. J'ai fait un jour l'expérience d'être pris dans un nuage d'ammoniaque et de penser sérieusement à sauter du deuxième étage d'un immeuble avant de trouver une poche d'air. Je pense donc que le danger que poserait une citerne d'ammoniaque fissurée en plein milieu d'une zone résidentielle très peuplée est beaucoup plus grave.

Je peux comprendre les réactions à l'accident de Lac-Mégantic, c'est une affreuse tragédie, mais il y a d'autres marchandises plus dangereuses transportées par chemin de fer auxquelles le gouvernement devrait appliquer le même genre de normes. Cela améliore la situation du point de vue des coûts de formation des premiers répondants et cela développe cette réserve de ressources pour réagir en cas d'accident.

Le président : Je tiens à vous féliciter. C'est l'une des meilleures réunions que nous ayons eue depuis longtemps.

M. Emerson : Je voudrais parler des frais d'Air Canada. Je pense effectivement que c'est un risque. Si on revient à mon exemple de Vancouver et de la concurrence de la compagnie Emirates à partir de Seattle, il y aura de plus en plus de détournements de consommateurs vers d'autres transporteurs qui ne peuvent pas entrer sur le marché canadien, et cela finira par faire du tort à Air Canada.

Si je me souviens bien, durant nos consultations, le chef de la direction d'Air Canada a exprimé ce qui, je crois, est un point de vue très limpide sur la nécessité d'engager la compagnie de façon plus large sur le marché international. Si on lit entre les lignes, je pense que cela veut dire qu'il faudra être plus vigoureux dans les négociations bilatérales et autres ententes sur le transport aérien.

Je vais passer la parole à M. Al-Katib, qui va vous parler des marchandises dangereuses.

M. Al-Katib : Pour ce qui est des marchandises dangereuses, nous avons examiné les frais à la tonne et une idée de mise en commun permettant de reconnaître que ces marchandises, dans bien des cas, doivent être transportées. Elles représentent des intrants dans des procédés de fabrication et d'autres choses. Donc, si on examine les choses du point de vue des risques, je suis d'accord pour dire que nous avons besoin d'un système qui permette aux collectivités de savoir où leurs premiers répondants doivent être formés, et tout cela doit être pris en compte.

In the long term we need to move away from urban centres. We do a lot of projects in this country that has truck traffic bypass communities for traffic reasons and the convenience of consumers and drivers, but we don't talk about the need for these types of corridors.

User-pay systems, where the shipper is actually responsible for paying the fees of transport, we have a balance here. Railways are common carriers under the legislation. They have an obligation to carry, but do they have the obligation to take all of the liability of transporting these goods?

The system we recommended would allow for some sort of a pooling system that would allow for these goods to be transported but for the risk to be truly shared.

The Chair: Final comments?

Mr. Emerson: I would wrap up by saying thank you for some tremendous questions and good interaction. I really appreciate it.

There were questions on airport governance, but not on the issues of governance and regulation. I think one of the big problems the government needs to deal with is the mandate of the Canadian Transportation Agency. The agency has the authority, when it receives complaints, to deal with a single complaint dealing with a single service provider and a single complainant. It has no mandate to get ahead of the problem by self-initiating investigations and analysis to identify systemic problems. It has no mandate when a problem, let's say, arises with Air Canada or WestJet, to apply the solution system-wide.

I think there needs to be a hard look at re-empowering the CTA to be able to deal on a systemic basis and to have access to much more real-time information, along the lines of the Surface Transportation Board in the U.S. I think what we have done with what we've called, through successive governments, a market-oriented approach to transportation regulation has gone a bit too far in terms of regulatory capacity. I think it's time to look at how the CTA can be strengthened.

When you have all kinds of situations of captive customers and power imbalances in the system, the only place you will be able to address that is through a government body. I really think the CTA has to be upgraded and given stronger powers to enable it to more effectively deal with system-wide issues.

À long terme, nous avons besoin de nous éloigner des centres urbains. Dans le cadre de beaucoup de projets, les camions contournent les collectivités pour éviter les encombrements et faciliter la vie des consommateurs et des conducteurs, mais on ne parle pas de la nécessité de ce genre de couloirs.

Dans les systèmes de tarification des utilisateurs, autrement dit quand l'expéditeur doit régler les frais de transport, on a un équilibre. Les sociétés ferroviaires sont des transporteurs publics sous réglementation. Elles ont l'obligation de transporter, mais est-ce qu'elles doivent assumer toute la responsabilité du transport de ces marchandises?

Le système que nous recommandons permettrait de mettre les choses en commun dans une certaine mesure et de transporter ces marchandises selon un système de partage de la responsabilité des risques.

Le président : Dernières remarques?

M. Emerson : Je voudrais terminer en vous remerciant de vos questions très intéressantes et de cet échange fructueux. C'était très agréable.

Il y a eu des questions sur la gouvernance des aéroports, mais pas sur les problèmes de gouvernance et de réglementation. Je pense qu'un des gros problèmes que le gouvernement doit régler est le mandat de l'Office des transports du Canada. L'office a le pouvoir de traiter une plainte à la fois, provenant d'un seul plaignant et concernant un seul fournisseur de services. Il n'a pas pour mandat d'anticiper en procédant à des enquêtes et des analyses qui permettraient de circonscrire des problèmes systémiques. Il ne peut pas, disons si la plainte concerne Air Canada ou Westjet, appliquer une solution à l'échelle systémique.

Je pense qu'il faut sérieusement songer à redonner du pouvoir à l'OTC pour qu'il puisse aborder les problèmes d'un point de vue systémique et qu'il ait accès à beaucoup plus d'information en temps réel, un peu comme le Surface Transportation Board des États-Unis. Je pense que la perspective axée sur le marché, adoptée par nos gouvernements successifs en matière de réglementation des transports, est allée un peu trop loin en termes de capacité de réglementation. Je pense qu'il est temps de trouver le moyen de consolider l'OTC.

Quand les consommateurs sont captifs et quand il y a déséquilibre de pouvoir dans un système, on n'a plus d'autre choix que de faire intervenir un organisme gouvernemental. Je pense que l'OTC doit être consolidé et jouir d'un pouvoir accru pour qu'il puisse régler plus efficacement les problèmes systémiques.

The Chair: Thank you, Mr. Emerson. As my colleague Senator Mercer said, there may be room for a further study on our part.

I would like to thank Mr. Emerson and Mr. Al-Katib for their comments.

Tomorrow we will be hearing from Ken Coates, Senior Fellow in Aboriginal and Northern Canadian Issues at the Macdonald-Laurier Institute.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, June 1, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Daniel Charbonneau, Clerk of the Committee: Honourable senators, as clerk of your committee, it is my duty to inform you of the unavoidable absence of the chair and the deputy chair. Therefore, I need to preside over the election of the acting chair. I'm prepared to take nominations.

Senator Mercer: I nominate Senator Runciman.

Mr. Charbonneau: It is moved by the Honourable Senator Mercer that the Honourable Senator Runciman do take the chair. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

Mr. Charbonneau: Carried. I invite Senator Runciman to take the chair.

Senator Bob Runciman (*Acting Chair*) in the chair.

The Acting Chair: Thank you for that vote of confidence. Honourable senators, tonight the committee is continuing its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries, and to ports on the East and West Coasts of Canada. Our witness tonight is Ken Coates, Senior Fellow in Aboriginal and Northern Canadian Issues at the Macdonald-Laurier Institute. Mr. Coates, welcome. We appreciate your appearance here this evening. I'll leave the floor to you for an opening statement.

Ken Coates, Senior Fellow in Aboriginal and Northern Canadian Issues, Macdonald-Laurier Institute: Thank you very much, honourable senators. It is an honour to be with you today. In my opening comments, I would like to put a bit of context to what I see happening in terms of Aboriginal engagement of the resource economy, particularly with things like pipelines. We have a lot of press coverage and conversations about Aboriginal protests over everything from pipelines to mines and what have

Le président : Merci, monsieur Emerson. Comme l'a dit mon collègue, le sénateur Mercer, il y a matière à réflexion plus approfondie.

Je tiens à remercier MM. Emerson et Al-Katib de leurs observations.

Demain, nous entendrons Ken Coates, collaborateur émérite dans les dossiers des Autochtones et du Nord canadien, de l'Institut Macdonald-Laurier.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 1^{er} juin 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, afin d'étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports des côtes Est et Ouest du Canada.

Daniel Charbonneau, greffier du comité : Honorables sénateurs, en ma qualité de greffier de votre comité, j'ai le devoir de vous informer de l'absence inévitable du président et du vice-président. Je dois donc présider à l'élection du président suppléant. Je suis prêt à recevoir les candidatures.

Le sénateur Mercer : Je propose le sénateur Runciman.

M. Charbonneau : Il est proposé par l'honorable sénateur Mercer que l'honorable sénateur Runciman assume la présidence du comité. Plaît-il au comité d'adopter la motion?

Des voix : Oui.

M. Charbonneau : La motion est adoptée. J'invite le sénateur Runciman à occuper le fauteuil.

Le sénateur Bob Runciman (*président suppléant*) occupe le fauteuil.

Le président suppléant : Merci de votre confiance. Honorables sénateurs, le comité poursuit ce soir son étude de l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports des côtes Est et Ouest du Canada. Notre témoin ce soir est M. Ken Coates, collaborateur émérite dans les dossiers des Autochtones et du Nord canadien de l'Institut Macdonald-Laurier. M. Coates, bienvenu. Nous apprécions votre comparution ce soir. Je vous laisse la parole.

Ken Coates, collaborateur émérite dans les dossiers des Autochtones et du Nord canadien, Institut

Macdonald-Laurier : Merci beaucoup, honorables sénateurs, c'est un honneur pour moi. Dans mon exposé, j'aimerais aborder la façon dont je vois évoluer le contexte de la participation autochtone à l'économie des ressources, en particulier aux secteurs comme celui des pipelines. Il y a beaucoup de couverture médiatique et de discussions à propos

you. There is a critical part of the story that I think does not get anywhere near enough attention: Aboriginal engagement with the resource sector is actually quite substantial.

We have a lot of equity investments coming on-line. We have a lot of partnerships, developments and collaboration agreements. There are more than 400 collaboration agreements in the mining sector alone and even more in the forestry sector. I start with the proposition that natural resources, while there have been protests, to be sure, and some important points of tension and controversy, are the front lines of reconciliation in Canada where Canadian commercial and economic interests are coming together through corporations, governments and indigenous peoples in ways that I think people would find quite surprising overall.

One of the places where this has not occurred to the greatest degree yet has to do with pipelines and, of course, that's the main focus of your conversation. We have to look at what is going on in the pipeline debate with Energy East and others. In the context of a string of Supreme Court of Canada decisions that I'm sure you've been talking about relating to Aboriginal rights, and of the Government of Canada's endorsement of the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples, for very good reasons indigenous peoples feel empowered in a way they haven't felt for a very long time.

As anybody would, any member of society, any region or any government, they wish to exercise those powers. They want to be taken seriously. The starting proposition is essentially that there's a clear requirement for new working relationships with indigenous people. It is one that must start with engagement with those communities from the outset. It cannot be an engagement that starts halfway through or three-quarters of the way through a process. It should include partnerships wherever possible. Those are turning out to be quite effective. There has to be a clear commitment to show that the benefits of whatever development is being considered will actually be shared equally with the region and with indigenous peoples generally.

One of the other things we have learned over the last two or three years is that we exist in a globalized economy for natural resources, and if we slip up, or go too slow, or stop our projects, we'll discover that markets can evaporate very quickly. That has certainly been the case with crude oil and also oil, gas and minerals generally.

I was given a series of questions on which you might be interested in my comments, perhaps as a starting point, for example about how you facilitate social license for crude transportation. I'm a bit skeptical about the idea of social license, to be honest, because it's a vague process. Social license tends to mean that you don't have approval going forward if anyone complains. Unanimity is almost impossible, particularly

des manifestations autochtones contre bien des choses, les pipelines, les mines et ainsi de suite. Il existe un élément crucial du contexte qui, selon moi, est loin d'avoir l'attention qu'il mérite. La participation des Autochtones au secteur des ressources est en fait plutôt considérable.

Il y a beaucoup d'investissements en capitaux qui se préparent. Il y a beaucoup de partenariats, de développement et d'ententes de collaboration. On compte plus de 400 ententes de collaboration dans le seul secteur minier, et encore plus dans le secteur forestier. J'avancerais d'abord qu'il y a effectivement eu des manifestations, et de grandes tensions et controverses, mais que les ressources naturelles représentent en fait la première ligne d'une réconciliation au Canada, alors que les intérêts économiques et commerciaux canadiens convergent par l'intermédiaire des entreprises, des gouvernements et des peuples autochtones d'une façon que bien des gens trouveraient surprenante dans l'ensemble.

L'un des secteurs où cette convergence n'a pas encore abouti est celui des pipelines, ce qui est évidemment le thème de votre étude. Nous devons examiner comment se déroule le débat sur les pipelines avec Énergie Est et les autres. Dans le contexte d'une série de décisions de la Cour suprême du Canada sur les droits des Autochtones, dont vous avez certainement discuté, et de l'adhésion du gouvernement du Canada à la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, les peuples autochtones ont de très bonnes raisons de se sentir plus en position de force, soit un revirement après de très longues années.

Ils désirent maintenant exercer ce pouvoir, comme le ferait n'importe quel membre de la société, n'importe quelle région, n'importe quel gouvernement. Ils veulent être pris au sérieux. Essentiellement, leur principe au départ est que l'établissement de nouvelles relations de travail avec les peuples autochtones s'impose. Il faut engager des relations avec ces communautés dès le départ. Il ne peut pas s'agir d'une participation qui s'amorce à mi-chemin ou aux trois quarts d'un processus. Il faudrait intégrer des partenariats dans toute la mesure du possible, lesquels ont fait la preuve de leur efficacité. Il faut afficher un engagement clair à ce que les avantages du projet proposé soient partagés de façon équitable avec la région, et avec les peuples autochtones en général.

Une autre chose que nous avons apprise au cours des deux ou trois dernières années, c'est que nous existons dans une économie mondiale des ressources naturelles, et que si nous hésitons, nous ralentissons ou nous interrompons nos projets, les marchés peuvent s'évaporer très rapidement. C'est certainement ce qui s'est produit avec le pétrole brut, et aussi avec le pétrole, le gaz et les minéraux en général.

On m'a transmis une série de questions, et mes réponses pourraient vous intéresser. Commençons peut-être par la façon de procéder pour faciliter l'acceptation sociale du transport du brut. En toute franchise, ce concept d'acceptation sociale, qui est vague, me laisse un peu sceptique. L'acceptation sociale a tendance à signifier que vous n'êtes pas autorisé à poursuivre votre projet si quelqu'un se plaint. L'unanimité est presque impossible, en

on issues like pipelines and natural resource development. There will always be people with good, legitimate reasons who oppose these projects. My own view is that the element of social license comes from a general election. It comes, in particular, in the form of the election of a majority government and the imposition of the proper kinds of legislation and empowerment through Parliament — the House of Commons and the Senate.

We do know, however, that there must be public confidence in the robustness and thoroughness of our review process. We can't go off and make decisions as government without due attention to the special provisions we need for consulting with indigenous peoples. These consultations have to start early. They cannot be rushed. They have to be extensive and they have to include a full conversation about compensation, as appropriate.

What does the government have to do? I think government has to set a standard that it will apply to its final decisions on how much support is needed or how much opposition will be accepted. The ambiguity in answer to the standard is actually the greatest risk to indecision that can cause problems going forward. We know that we can come to resolutions on these issues, but we have to be quite careful.

In terms of public confidence in the pipeline review process, I guess I would start with the proposition that most Canadians have a relatively high level of comfort with national review processes, partly because it's not an issue that most Canadians spend a lot of time thinking about. People who oppose pipelines spend a lot of time thinking about it. Indigenous peoples whose lands will be affected spend a lot of time thinking about it. Most Canadians are just glad there is oil and gas delivered to their homes and their automobiles as they go forward.

In order to proceed, we need clear standards for approval. One is the level of risk or disruption that government will accept. We need a full explanation of the review process as it unfolds, and it must be explained very clearly at the outset. I think that process happens now in the technical fora. It doesn't happen well with the public at large, but the resolution and decision-making process must be clearly and demonstrably science-based and evidence-based.

One twist we don't pay much attention to is that there has to be a sustained exercise in public science. People must have an opportunity to follow these complex, technical processes in a manner that will be relatively easy both to follow and to understand in a sort of ready-at-hand process.

particulier sur des questions comme les pipelines et la mise en valeur des ressources naturelles. Il y aura toujours des gens qui ont des motifs légitimes et bien fondés de s'opposer à ces projets. De mon point de vue, l'élément d'acceptation sociale découle des élections générales, et notamment de l'élection d'un gouvernement majoritaire et de l'imposition des types appropriés de législation et d'habilitation par l'intermédiaire du Parlement, soit la Chambre des communes et le Sénat.

Nous savons par ailleurs que le public doit avoir confiance dans le caractère robuste et exhaustif de notre processus d'examen. Un gouvernement ne peut pas prendre des décisions sans porter dûment attention aux mécanismes spéciaux nécessaires à la consultation des peuples autochtones. Ces consultations doivent commencer tôt dans le processus, et elles ne peuvent pas être bâclées. Elles doivent être étendues et englober une discussion complète sur une indemnisation appropriée, le cas échéant.

Que doit faire le gouvernement? Je crois que le gouvernement doit établir une norme qui s'appliquera à ses décisions finales sur le degré d'appui nécessaire ou le degré d'opposition acceptable. L'ambiguïté relative à la norme représente le plus important risque concret d'indécision susceptible de causer des problèmes pour la suite des choses. Nous savons que nous pouvons arriver à régler ces enjeux, mais en étant très prudents.

Pour ce qui est de la confiance du public envers le processus d'examen des pipelines, je crois que nous pouvons partir du principe que la plupart des Canadiens ont une confiance relativement élevée à l'endroit des processus nationaux d'examen, en partie parce qu'il ne s'agit pas d'une question au premier plan des préoccupations de la plupart des Canadiens. Les gens qui s'opposent aux pipelines passent beaucoup de temps à réfléchir à la question. Les peuples autochtones dont le territoire sera affecté passent beaucoup de temps à réfléchir à la question. La plupart des Canadiens sont simplement contents que du pétrole et du gaz se rendent à leur domicile et à leur automobile pendant qu'ils vaquent à leurs occupations.

Pour aller de l'avant, nous devons avoir des critères d'approbation clairement définis. L'un de ces critères est le niveau de risque ou de perturbation que le gouvernement est prêt à accepter. Nous avons besoin d'une explication complète du processus d'examen à mesure qu'il se déroule, et il doit être décrit en termes clairs dès le départ. Je crois que le processus se déroule actuellement dans le milieu technique. Il rejoint mal le grand public, mais le processus décisionnel et la résolution doivent reposer de façon claire et démontrable sur des faits et des preuves scientifiques.

Un aspect auquel nous ne portons pas beaucoup attention est la nécessité d'un effort soutenu de vulgarisation scientifique auprès du public. Les gens doivent avoir la possibilité de suivre ces processus techniques et complexes d'une manière relativement facile à comprendre et d'un accès rapide.

We also need to have a far more sophisticated understanding of risk in Canada. Pipelines, like everything else from air travel and automobile travel, carry risks on a regular basis. Of course, there are risks in any of these kinds of things. We need to understand how that will be balanced off. In this last context as well, we need a greater appreciation of what happens to Canada if we don't build a pipeline. What are the implications in terms of government revenues, social programs and other things that are going to follow from there? We are really making a decision based on the balance of risks and benefits. We need to know the full shape of those. Pipelines are good at outlining their sense of risk. I think the public at large needs to know what the other side of the equation actually has to be and that has to be in place.

I said already that I think we need a more robust process for engaging with Aboriginal people. I have been involved as an intervenor and as an expert witness on a series of these processes. The communities always feel they are asked too late and are asked too little. They are asked in great haste and without a lot of resources going forward. These are big projects with a lot of risks and implications. We need to be careful as we go forward.

The question of sharing the benefits of these pipelines and other resource developments is critical as well. Perhaps I'll end with this: We need to keep in mind that for the last 150 years, indigenous peoples have received less than their fair share of the benefits from resource development. In fact, they have borne greater than their share of the costs and implications environmentally, socially and economically of resource production and activity. It's clear that they believe they deserve — and I believe they deserve — a better share in this country's resource prosperity, as we go forward.

Governments were good over the last year, and before that, in making it clear that they see the need for a new partnership with Aboriginal people and that they are open to consultation. Duty to consult and accommodation has been brought into place, and we have endorsed the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples. But we need to go to the next step. Governments and indigenous peoples have to work out clear protocols and understandings. Indigenous people have to be asked for their bottom line. That is, on what basis are they prepared to see pipelines go forward? We need a much clearer understanding and a framing of the questions in order to understand where that important line of mutual trust and confidence actually occurs.

We have to make sure that the next set of pipeline resource projects as we go forward will address the risks and disruptions and make it clear that indigenous peoples have secured, in front of Canadian courts, the Supreme Court of Canada and international law through the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous People, legitimate political and legal power. They are

Nous avons aussi besoin de beaucoup mieux comprendre la teneur du risque au Canada. Un pipeline, comme un déplacement en avion ou en automobile ou bien d'autres choses, présente des risques réguliers. Toutes ces choses présentent des risques. Nous devons comprendre comment ces risques sont compensés. De plus, dans le contexte d'un pipeline, nous devons mieux comprendre ce qui arrivera au Canada si nous n'en construisons pas. Quelles seront les répercussions en matière de recettes gouvernementales, de programmes sociaux, et autres conséquences? Nous prenons en fait une décision reposant sur l'équilibre des risques et des avantages, et nous devons en connaître la teneur complète. L'aspect risques d'un pipeline est facile à connaître. Je suis d'avis que le grand public a besoin de savoir à quoi ressemble réellement l'autre volet de l'équation et ce qu'il faut prévoir.

J'ai déjà dit que je crois qu'il nous faut un processus plus robuste de participation des peuples autochtones. J'ai participé comme intervenant et témoin expert à une série de processus du genre. Les communautés estimaient toujours être consultées trop tard dans le processus, et trop superficiellement. On les invite à la dernière minute, sans prévoir de ressources pour aller de l'avant. Il s'agit de grands projets, avec beaucoup de risques et de répercussions. Nous devons avancer avec prudence.

La question du partage des avantages de ces pipelines et d'autres projets de mise en valeur des ressources est cruciale également. Je terminerais peut-être en disant que nous devons garder à l'esprit que depuis 150 ans, les peuples autochtones ont reçu moins que leur juste part des avantages de la mise en valeur des ressources, alors qu'ils ont supporté plus que leur part des coûts et des conséquences environnementales, économiques et sociales de la production de ressources et des activités connexes. Il est clair qu'ils estiment qu'ils méritent pour l'avenir une plus grande part de la prospérité du pays qui découle des ressources, et je le crois aussi.

Au cours des dernières années, les gouvernements ont dit bien clairement percevoir le besoin d'un nouveau partenariat avec les peuples autochtones et leur ouverture à la consultation. L'obligation de consulter et de trouver des accommodements a été instituée, et nous avons entériné la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Nous devons cependant passer à l'étape suivante. Les gouvernements et les peuples autochtones doivent s'entendre sur des protocoles et des principes clairement définis. Il faut demander aux peuples autochtones ce qu'ils sont prêts à accepter au final, et à partir de quelles conditions ils seraient disposés à laisser passer les pipelines. Nous devons beaucoup mieux formuler et comprendre les enjeux pour arriver concrètement à cette importante ligne de confiance réciproque.

Nous devons nous assurer que le prochain groupe de projets de pipeline aborde les risques et les perturbations, en affirmant clairement que les peuples autochtones ont obtenu, devant les tribunaux canadiens, la Cour suprême du Canada et en droit international par la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, un légitime pouvoir juridique et

determined to exercise it, as they should, but we have to make sure that it means something and that governments in Canada, corporations in Canada and the general public in Canada, understand and accept those obligations. Thank you very much.

Senator Mercer: Thank you very much, Mr. Coates. The simple question I have — I say it's a simple question; I'm sure it's not — is this: Is there a checklist of questions, if you will, of things that we need to do prior to talking with Aboriginal communities and a checklist of questions and things that we need to do as we talk to Aboriginal communities to get their involvement and their support of these pipeline proposals that we're discussing tonight?

Mr. Coates: That's an excellent question. I'm a fan of something I call the coproduction of policy and the coproduction of procedure. We can actually come up with a list of questions we have internal to government, meaning House of Commons and the Senate, or even with the bureaucracy. However, I think we're past that point. I think we're at the point where we sit down with indigenous peoples and create that checklist together.

You're absolutely right. There has to be a checklist. Indigenous communities need to know that the public at large has the need for a bottom line as well. People are often saying to me, "What is it the Aboriginal people want?" My answer in part is to say, "What is it that the people of Canada want?" We have to develop those checklists together.

You also have a complication in that we have many different indigenous groups across the country, as you well know, from coast to coast to coast. There are people who are stridently opposed to pipelines; there are others who want to buy them and manage them themselves. You have this big diversity of opinion, depending on who you're talking to or which community you're dealing with. My simple point would be, let's produce the list together, sitting down with indigenous leaders and with government officials. I think the list comes in part from Supreme Court decisions on duty to consult and accommodate. It also comes from UNDRIP, the United Nations declaration which says indigenous peoples have the right to expect.

If you go back to your checklist question — I will try to give you a direct answer — a lot of it has to do with the process and the standards of decision-making. Does the Government of Canada believe, for example, that indigenous peoples have a veto, that they have the right to stop? Is that what prior informed consent means? I don't think that's what the Government of Canada thinks, but they haven't said it all that clearly yet. Those are the checklists that I would start with. What are the processes we will use to make decisions? What are the standards you will use on the government's side? What are the standards that you were asking the Aboriginal people to pay attention to? I think sitting down with indigenous people and planning this together is the only way to go.

politique. Ils sont déterminés à exercer ce pouvoir, comme il se doit, mais nous devons veiller à ce qu'il signifie quelque chose, et à ce que les gouvernements au Canada, les entreprises au Canada et le grand public canadien comprennent et acceptent ces obligations. Merci beaucoup.

Le sénateur Mercer : Merci beaucoup, M. Coates. J'ai une question plutôt simple. En fait, je suis certain qu'elle n'est pas simple du tout. Y a-t-il une série de questions à poser, disons, des choses à faire avant et pendant nos discussions avec les communautés autochtones pour assurer leur participation et leur soutien envers ces propositions de pipeline dont nous discutons ce soir?

M. Coates : C'est une excellente question. Je suis partisan de ce que j'appelle la coproduction des politiques et la coproduction des procédures. Nous pouvons effectivement dresser une liste de questions qui se posent à l'interne au gouvernement, soit à la Chambre des communes et au Sénat, ou même dans la bureaucratie. Je crois cependant que nous sommes rendus plus loin. Je crois que nous avons atteint le point où nous pouvons nous asseoir avec les peuples autochtones et dresser ensemble cette liste de questions.

Vous avez absolument raison, il faut une liste de questions. Les communautés autochtones doivent également savoir que le grand public a lui aussi besoin d'un objectif final. Les gens me demandent souvent, que veulent les Autochtones? Je leur réponds en partie par une autre question, que veulent les gens du Canada? Nous devons élaborer nos listes de questions ensemble.

Les choses se compliquent aussi du fait que nous avons de nombreux groupes autochtones différents au pays, comme vous le savez bien, d'un océan à l'autre. Il y a des peuples qui s'opposent farouchement aux pipelines, d'autres qui veulent les acheter et les gérer eux-mêmes. Il y a une grande diversité d'opinions, selon l'interlocuteur ou la communauté. Je dirais simplement, produisons la liste des questions à régler ensemble, assoyons les leaders autochtones et les fonctionnaires à une même table. Je crois qu'une partie des questions provient des décisions de la Cour suprême sur l'obligation de consulter et d'accommoder, et aussi de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

Pour revenir à votre question sur la liste, je vais tenter d'y répondre directement. L'enjeu tient en grande partie au processus et aux critères de prise de décisions. Le gouvernement fédéral croit-il, par exemple, que les peuples autochtones ont un droit de veto, le droit d'arrêter un projet? Qu'entend-on par consentement préalable donné en connaissance de cause? Je ne crois pas que ce soit le point de vue du gouvernement fédéral, mais il n'a pas encore exprimé clairement sa position. Ce sont les questions par lesquelles je commencerais. Quels processus appliquerons-nous pour prendre des décisions? Quels seront les critères appliqués par le gouvernement? Quels seront les critères que vous voulez faire valoir auprès des peuples autochtones? Je crois que l'unique façon de procéder est de discuter avec les peuples autochtones pour planifier ce processus ensemble.

Senator Mercer: You mentioned in your opening remarks about being asked too late and asked too little, but then you summarized your response to my first question, and the word I have written down that probably underscores it all is “respect.” There needs to be a level of respect between the negotiators and the Aboriginal people so that everybody knows that we’re coming at this to be mutually beneficial to both sides.

I don’t know what your response would be, though. You raised the issue of what happens if we get a pipeline approved or a buy-in from everybody except one group. Their land happens to be critical to the successful and economical completion of a pipeline. What would your advice be to the government? Would the government say, well, all of that being said, we’re going to go ahead?

Mr. Coates: First, I agree with you completely on the question of respect. We’re in a new order because of the powers that Aboriginal governments have. If we can show that respect in the first instance, we will go a long way toward a real partnership. Second, we deal with this question of the right of one person to start a project all the time, whether it’s a road or something else. Two different times my family has been flooded out to allow power dams to proceed. My family lived on lands in British Columbia. Twice they were flooded out of their homes and forced to sell their lands. So that bigger question strikes a little closer to home. The issue here is kind of an interesting one. The short answer is that’s what we have a court for in the final analysis. Sometimes we actually cannot find an agreement after truly having tried hard and making a real good faith effort.

Let’s assume we are talking about a stretch of pipeline that has 15 First Nations stretched out along it and perhaps a Metis community as well and you reached an agreement with all but one. It’s completely fair to say, we’ve done our very best. We can’t give you more than we’re giving other people, but it is in the national interest. If you have a chance, and maybe you have already done this, read the *Tsilhqot’in* decision on Aboriginal titles. It states clearly that the Government of Canada still has the right to proceed but it has an obligation to explain to indigenous peoples on what basis it will proceed. The project can’t be because you want to build a road to the prime minister’s house. You know, that’s actually not going to convince the courts that it’s a really strong argument in favour.

If you look at something like one of these major pipelines where you’re talking about major economic development, flows of revenues to governments in all the provinces and substantial financial returns to the individual First Nations and jobs down the line, it’s a completely compelling case for the government to say, “On the basis of national interest, defined according to the following one, two, three, four, five criteria, we feel obliged to go ahead and use our authority as a national government to

Le sénateur Mercer : Vous avez mentionné dans votre déclaration que leur participation était sollicitée trop tard et trop peu, et quand vous avez résumé votre réponse à ma première question, j’ai noté le mot qui encadre probablement le tout, « respect ». Il doit exister un climat de respect entre les négociateurs et les peuples autochtones, que tous sachent que nous engageons ce processus pour qu’il soit mutuellement avantageux pour les deux parties.

Mais je ne sais pas ce que vous répondriez. Vous avez soulevé la situation de la façon de procéder si un pipeline est approuvé ou accepté par tous sauf un groupe, dont le territoire serait essentiel à la construction d’un pipeline à coût raisonnable. Que conseilleriez-vous au gouvernement? Que dirait le gouvernement? Nous en prenons bonne note, mais nous allons de l’avant?

M. Coates : En premier lieu, je suis entièrement d’accord avec vous sur la question du respect. La donne a changé à cause des pouvoirs que détiennent les gouvernements autochtones. Si nous exprimons ce respect dès le départ, nous sommes sur la bonne voie vers un partenariat authentique. En deuxième lieu, nous devons traiter du droit d’une personne de toujours pouvoir lancer un projet, que ce soit une route ou autre chose. À deux reprises, ma famille a vu sa maison disparaître sous l’eau pour céder la place à un barrage hydroélectrique. Ma famille avait des terres en Colombie-Britannique. À deux reprises, elle a vu sa maison disparaître sous l’eau et a été obligée de vendre les terres. Donc cette question plus vaste me touche un peu plus directement. L’enjeu est plutôt intéressant. La réponse simple est que nous avons des tribunaux qui trancheront. Parfois, nous n’arrivons pas à nous entendre, même après avoir vraiment essayé et en toute bonne foi.

Disons qu’il est question d’un tronçon de pipeline le long duquel vivent 15 Premières Nations, et peut-être aussi une communauté métisse, et vous avez conclu des ententes avec toutes les communautés sauf une. Il est absolument équitable de dire nous avons vraiment fait de notre mieux. Nous ne pouvons pas vous donner plus que ce que nous donnons aux autres, mais le projet est dans l’intérêt national. Si vous en avez l’occasion, et vous l’avez peut-être déjà fait, lisez la décision *Tsilhqot’in* sur les titres autochtones. On y dit clairement que le gouvernement du Canada a toujours le droit d’aller de l’avant, mais qu’il a l’obligation d’expliquer aux peuples autochtones selon quels principes il ira de l’avant. Le projet ne peut pas consister à construire une route jusqu’à la maison du premier ministre. Ce n’est pas le genre d’argument vraiment convaincant à présenter devant un tribunal.

Face à un projet comme l’un de ces grands pipelines, une source d’important développement économique, de flux de recettes pour les gouvernements de toutes les provinces et d’apports financiers considérables pour des Premières Nations individuelles, avec des emplois à la clé, le gouvernement aurait des arguments parfaitement convaincants en disant qu’en raison de l’intérêt national, défini selon les trois, quatre, cinq critères suivants, nous nous sentons dans l’obligation d’aller de l’avant et

proceed.” I’m actually quite confident that if it’s done properly, the Supreme Court would accept that as a legitimate reason and the First Nation would as well.

Senator Black: Mr. Coates, it’s nice to see you again. Thank you for the good work you’re doing on behalf of industry and Aboriginal groups.

I have a couple of questions for you relating to the here and now. Can you please give us your estimation as to where we are on the Trans Mountain project, the Energy East project, the Gateway project and LNG projects on the West Coast?

Mr. Coates: You’re not asking much, sir.

Senator Black: I want you to make it really short.

Mr. Coates: In terms of the Trans Mountain project, there is equal resistance from the non-indigenous population. It’s not right to present this simply as an indigenous issue. Trans Mountain has done some good work with many of the communities along the line. You have particular problems at the end point in Burnaby when you get down to the coast. In that particular one, a lot of progress has been made. The opposition is absolutely rock solidly clear. We know that people oppose it very strongly and will continue to do so to the point of blocking pipeline construction. That was the one that I think has the best chance of going ahead fairly quickly.

Energy East is very complicated. I’m not sure if you have all the provinces on board or the municipalities on board. Again, this is not an indigenous issue entirely. There is a challenge here to convince people that this is in the national interest and it is not just in the corporate interest. We have to be able to demonstrate that there is a substantial financial return that goes all the way from the oil and gas locations in the west all the way out to the refineries and transportation hubs. That one is a bit challenging.

Remember at the other end though, particularly in New Brunswick, Aboriginals there have been looking for economic opportunities for a long time. They are among the poorest people in Canada. They want to be engaged and want to be consulted. They are not happy with what has been done so far. You will find more receptivity there than people would anticipate. I’m not sure about the Governments of Quebec and Ontario. The barriers are not entirely indigenous.

Northern Gateway is very problematic now. It’s one that you wish you had to do over — that you could go back 10 years and build it up from the beginning. It has people dug in strongly against it. Some communities very in favour of pipelines and very in favour of LNG are nonetheless bitterly opposed to Northern Gateway. A large part of that has to do with the tanker traffic from shipping it offshore and the vulnerability of the West Coast. That group, by the way, feels very much empowered by Prime Minister Trudeau’s comments before he was the Prime Minister. He talked about a moratorium and things of

nous exercerons nos pouvoirs de gouvernement national pour ce faire. Je suis en fait assez certain que si les arguments sont présentés de façon appropriée, la Cour suprême les accepterait à titre de motif légitime, et la Première Nation aussi.

Le sénateur Black : M. Coates, c’est un plaisir de vous revoir. Merci pour tout le bon travail que vous accomplissez au nom de l’industrie et des groupes autochtones.

J’ai quelques questions pour vous à propos de la situation courante. Pourriez-vous nous dire, selon vous, où nous en sommes dans le projet Trans Mountain, le projet Énergie Est, le projet Gateway et les projets de GNL sur la côte Ouest?

M. Coates : Vous ne demandez pas grand-chose, monsieur.

Le sénateur Black : Très brièvement s’il vous plaît.

M. Coates : Pour ce qui est du projet Trans Mountain, il suscite autant de résistance chez la population non autochtone. Il n’est pas juste de le présenter comme un enjeu seulement autochtone. Trans Mountain a accompli du bon travail avec bon nombre des communautés le long du tracé. Il y a des problèmes particuliers au point d’arrivée à Burnaby, en descendant vers la côte. Beaucoup de progrès a été réalisé dans ce projet. L’opposition est absolument intraitable. Nous savons que les gens s’y opposent très fermement et qu’ils continueront de le faire, au point de bloquer la construction du pipeline. Je crois que c’est le projet qui a les meilleures chances de déboucher relativement rapidement.

Énergie Est est très compliqué. Je ne suis pas certain que toutes les provinces sont acquises, ou toutes les municipalités. Ici également, ce n’est pas un enjeu entièrement autochtone. La difficulté dans ce cas est de convaincre les gens que le projet va dans l’intérêt national, qu’il ne s’agit pas seulement d’intérêts corporatifs. Nous devons pouvoir démontrer qu’il y a de substantielles retombées financières depuis les gisements pétroliers et gaziers de l’Ouest tout le long jusqu’aux raffineries et aux axes de transport. Ce n’est pas évident.

Il ne faut pas oublier cependant qu’à l’autre extrémité, en particulier au Nouveau-Brunswick, les Autochtones attendent depuis longtemps des débouchés économiques. Ils sont parmi les gens les plus pauvres au Canada. Ils veulent participer et être consultés. Ils ne sont pas satisfaits du processus jusqu’à maintenant. Ils seront plus réceptifs que l’on s’imagine. Je ne suis pas certain de la position des gouvernements de l’Ontario et du Québec. Les obstacles ne sont pas entièrement autochtones.

Le projet Northern Gateway est actuellement très problématique. C’est le genre de projet pour lequel on aimerait repartir à zéro, revenir 10 ans en arrière et tout recommencer. Les gens sont très retranchés sur leurs positions. Certaines communautés très favorables aux pipelines et très favorables au GNL sont néanmoins farouchement opposées à Northern Gateway. Une grande partie de cette opposition s’attache au trafic de navires-citernes pour l’expédition à l’étranger et à la vulnérabilité de la côte Ouest. D’ailleurs, ce groupe d’opposants s’estime très justifié par les propos du premier ministre Trudeau

that sort. That one is tangled up in everything the West Coast holds dear, which is particularly the sanctity and safety of the water system and developments there.

LNG is more promising. I have always been a tremendous fan of the creativity, intelligence and capacity of the Nisga'a. You may have heard that they put in a request to buy a large chunk of land at the western end of their territories with a view to working with other First Nations and using that site as a potential LNG plant. There are several locations where LNG is possible, including the Haisla First Nation in Kitimat. I think LNG is being driven by market forces or people in China, Malaysia and India who want to buy the LNG that we want to produce. The LNG projects are market driven but I'm not sure they'll go. Trans Mountain is easier, Energy East is possible and Northern Gateway is a real challenge.

Senator Black: In respect of this new committee appointed in the last couple of weeks by the Government of Canada to do further consultations in respect of GHG emissions and consultations with Aboriginal groups, amongst others, could you give your view on the nature and tone of the conversations that you expect that group would have with Aboriginal groups?

Mr. Coates: Two people on that committee have very well-established reputations for working with Aboriginal folks, and who are very happily regarded by them. The conversations for the most part will be very frank. Some people will use those conversations to push arguments we have already heard. I'm not sure how many new arguments we will hear. We've been following these conversations for quite a while. At issue for this committee will be not whether they will find a consensus as there is no consensus to be found. There are people at extreme ends of this particular issue on the Aboriginal side. The question is to ask whether all Aboriginal positions been heard. Have the company responsible and governments looked at all possible alternatives? If there is one First Nation that opposes it, is there a route that would go through somebody else's territory that would allow it to be addressed? Their final analysis is actually going to come down to the question of how the consultation process has been sufficiently robust and whether we are actually taking into account all the needs of the groups along the way.

My only concern is that the extra committee is a situation of second down or third down, so punt and wait to see what happens. You know, we have had fairly robust conversations already and all the people have had a chance to intervene. We're going to hear a repetition of many of those stories, but they will be heard by a committee of three eminent individuals who are good at compromise and we're going to have to come up with a compromise.

Senator Eggleton: You said in your opening remarks that Aboriginal communities need to get a better share of the resources. Are there any particular examples you can point to

avant son élection, alors qu'il mentionnait un moratoire et d'autres mesures du genre. Ce dossier est emberlificoté dans toutes les valeurs chères aux gens de la côte Ouest, à savoir la sécurité et le caractère sacré des plans d'eau par opposition au développement.

Le GNL est plus prometteur. J'ai toujours eu la plus grande admiration pour la créativité, l'intelligence et les capacités des Nisga'a. Vous le savez peut-être, ils ont demandé d'acheter un grand bloc de terres à l'extrémité ouest de leurs territoires en vue de collaborer avec d'autres Premières Nations pour éventuellement accueillir une usine de GNL. Il y a plusieurs sites possibles pour le GNL, dont celui de la Première Nation Haisla à Kitimat. Je crois que les projets de GNL sont motivés par les forces du marché, ou des gens en Chine, en Malaisie et en Inde qui désirent acheter le GNL que nous voulons produire. Les projets de GNL reposent sur les forces du marché, mais je ne suis pas certain qu'ils iront de l'avant. Trans Mountain est plus facile, Énergie Est est possible et Northern Gateway affronte de réelles difficultés.

Le sénateur Black : Relativement à ce nouveau comité nommé il y a un couple de semaines par le gouvernement du Canada afin de mener une étude plus approfondie sur les émissions de GES et de consulter les groupes autochtones, notamment, pourriez-vous nous donner votre avis sur la nature et le ton des discussions que vous prévoyez entre ce comité et les groupes autochtones?

M. Coates : Deux personnes siégeant à ce comité ont de très solides réputations pour leur travail avec les Autochtones, et sont très respectées par eux. Les conversations seront pour la plus grande part très franches. Certains interviendront dans ces conversations pour avancer des arguments que nous avons déjà entendus. Je ne sais pas vraiment combien de nouveaux arguments nous entendrons. Nous suivons ces conversations depuis un bon bout de temps déjà. L'enjeu pour ce comité ne sera pas de trouver un consensus, car il n'y a pas de consensus possible. Du côté autochtone, il y a des gens aux deux extrêmes de cette question particulière. Il s'agit plutôt de savoir si tous les points de vue autochtones ont été entendus. L'entreprise responsable et les gouvernements ont-ils examiné toutes les options imaginables? Si une Première Nation s'oppose, y a-t-il un tracé qui traverserait le territoire d'une autre Première Nation qui l'autoriserait? La décision finale se résumera à établir si le processus de consultation était suffisamment robuste et si l'on a tenu compte de tous les besoins des groupes en cours de route.

Ma seule préoccupation, c'est que le comité supplémentaire se trouve en situation de deuxième ou troisième essai, alors bottons le ballon pour voir ce qui arrive. Vous savez, nous avons déjà eu des conversations relativement animées et tous les gens ont eu l'occasion d'intervenir. Nous allons entendre une répétition de bon nombre de ces arguments, mais ils seront entendus par un comité de trois personnes éminentes habiles à trouver un terrain d'entente, et nous devons trouver un compromis.

Le sénateur Eggleton : Vous avez dit dans votre déclaration que les communautés autochtones ont besoin d'obtenir une meilleure part des ressources. Pouvez-vous donner des exemples précis de

where you think this has worked well or any particular model you would suggest? We talk a lot about the government and the regulators and the NEB, but this involves companies — the private sector. What do they need to deal with this issue of a better sharing of resources, which I take it from your comments you consider to be vitally important, not everything but vitally important.

Mr. Coates: Let me start at the other end. An Aboriginal community looking at its traditional territories considers a pipeline project that will interrupt hunting and fishing and potentially cause oil spills. They're concerned about this but they're not even getting anything out of it. Nothing substantial would come back. Why would they say yes? On what basis would they say, okay, go ahead. We'll take all the risk and somebody else can take the benefit of it. It's a simple basic truth. Thomas Berger in his famous report said that location was a natural resource. I think there is nothing more than pipelines to prove that to be the case. That is their natural resource. If you want to go across their territory, you're going to have to pay for it. That's called commerce — that's called capitalism — and it works as well for them as for anyone else. Are there good examples? Absolutely.

First, we are going to see a lot more Aboriginal equity. We're going to see Aboriginal people owning parts of these pipelines, perhaps enough so that they actually get a seat on the management committees and on the boards. When the Mackenzie Valley pipeline was finally defeated by market forces, it would have been 30 per cent Aboriginally-owned, and it would have been one of the largest Aboriginal investments in Canadian history and one of the largest in world history.

In fact, one of the plans for an LNG project was for a 100 per cent Aboriginally-owned pipeline. Even Enbridge was offering 10 per cent ownership for Indigenous peoples along the route. So the equity piece is there. The resource revenue sharing has really helped. What you have, as you do in British Columbia, with the mining sector in the Northwest Territories and the Yukon, is where there's a resource project and a return on the profit actually is shared directly with the communities, you get much more receptivity to it going forward. In Saskatchewan we don't have that and so that's caused some really interesting puzzles.

I think the other part is if you look at what are called collaboration agreements, where the companies come to indigenous people and say, "We want the right to work on your territory," whether it's a mine or a pipeline. Looking at these collaboration agreements, they usually come up with three pieces.

First is compensation of the communities. Everybody looks at that and says, "That's \$10 million or \$20 million, and that sounds like a lot of money."

cas où vous estimez que cette formule a bien fonctionné, ou avez-vous un modèle particulier à suggérer? Nous parlons beaucoup du gouvernement, des autorités de réglementations et de l'ONE, mais je parle des entreprises, du secteur privé. Que leur faut-il pour traiter cette question d'un meilleur partage des ressources, qui, j'en déduis de vos commentaires, est d'une importance cruciale, sans être le fond de la question, mais néanmoins d'une importance cruciale?

M. Coates : J'aimerais aborder la question dans une autre optique. Une communauté autochtone se penche sur un projet de pipeline qui traversera son territoire ancestral, en interrompant la chasse et la pêche, et qui pourrait causer des déversements de pétrole. Ces possibilités l'inquiètent, mais en plus, elle ne tire rien du projet. Rien de substantiel ne leur reviendrait. Pourquoi accepter? Qu'est-ce qui l'inciterait à dire : « C'est bien, allez de l'avant. Nous allons assumer tous les risques et quelqu'un d'autre pourra avoir les avantages. » C'est une vérité bien simple. Dans son célèbre rapport, Thomas Berger disait que l'emplacement est une ressource naturelle. Je crois qu'un pipeline est l'illustration parfaite de ce principe. Leur emplacement est leur ressource naturelle. Si vous désirez traverser leur territoire, vous devrez payer. C'est cela le commerce, le capitalisme, et cela fonctionne aussi bien pour eux que pour les autres. Y a-t-il de bons exemples? Absolument.

Tout d'abord, nous verrons beaucoup plus de participation autochtone à l'investissement. Des peuples autochtones posséderont une part de ces pipelines, peut-être assez importante pour siéger au comité de gestion et au conseil d'administration. Lorsque les forces du marché ont fini par avoir raison du projet de pipeline de la vallée du Mackenzie, ce dernier aurait appartenu à 30 p. 100 aux Autochtones, ce qui en aurait fait l'un des plus importants investissements autochtones de l'histoire, au Canada comme dans le monde.

En fait, l'un des projets de GNL prévoyait un pipeline à propriété entièrement autochtone. Même Enbridge offrait aux peuples autochtones le long du tracé une participation de 10 p. 100 à la propriété. Donc l'élément propriété est en place. Le partage des revenus de ressources a vraiment aidé. Comme en Colombie-Britannique ou dans le secteur minier du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest, lorsqu'un projet de ressources prévoit un partage direct des bénéfices avec les communautés, il y a beaucoup plus de réceptivité à la réalisation du projet. Ce n'est pas le cas pour nous en Saskatchewan, ce qui a créé quelques casse-têtes vraiment intéressants.

Je crois que l'autre élément se rattache aux ententes de collaboration, lorsque les entreprises approchent les peuples autochtones pour solliciter le droit de travailler sur leur territoire, qu'il s'agisse d'une mine ou d'un pipeline. Ces ententes de collaboration comportent habituellement trois volets.

Tout d'abord, l'indemnisation des communautés. Les gens regardent l'entente et se disent, 10 ou 20 millions de dollars, c'est beaucoup d'argent.

The second one is jobs and training. They say, “We’re going to need a bunch of people to work on construction and maintenance of this pipeline. We’re going to train 50 of your people to be part of that.” That’s really important.

The third one is the one that is the most important, and that is business procurement. Resource companies come along and they say, “As long as you meet quality and price standards, we’ll give you preferential access to doing work on our projects.” I’m not sure if you’ve seen, but in Saskatchewan you’re way more likely to start a business if you’re Aboriginal than if you’re non-Aboriginal. There’s been a huge boom in Aboriginal business development. We have 250 Aboriginal economic development corporations in this country, some of which have more than a billion dollars of assets, and many of which have assets in the hundreds of millions of dollars that they are then using to reinvest in their communities.

Whether you look at the Inuvialuit up there in Inuvik in the Northwest Territories, Onion Lake, which is an oil and gas reserve, Lac La Ronge in northern Saskatchewan or many others across the country, they are seeing tangible benefits from being involved in the resource sector and they are turning those into jobs and long-term economic opportunity.

So the good news in all of this is that in other sectors — forestry is one of the best, believe it or not — we have seen companies develop, jobs created, opportunities, communities that are healthier and more sustainable than before. If the pipeline projects are done well, the concern here is the construction is very short. You can move through a community fairly fast. Are there long-term benefits that will actually let the Aboriginal people see themselves as real partners in these exercises? Where we’ve done it, it’s been a good return.

Senator Eggleton: Those are some excellent examples, but you did say a better share of resources needs, so I guess there are still a lot of proponents of pipelines, et cetera, that aren’t doing this.

Mr. Coates: Well, it’s changing a lot if you look at some of the best ones. These range from Cameco, a big uranium company in northern Saskatchewan, which does excellent collaboration agreements. You probably all know this, but the deal with English River was \$600 million over 10 years. Those were very substantial returns. We have a lot of examples, like seven generations of an oil and gas company in northwest Alberta.

We have a lot of companies that are doing well. The other companies are learning from them. You’ve been around this game for a while. Go back 15 or 20 years and tell me how often you

Ensuite, la formation et les emplois. L’entreprise dit : « Nous aurons besoin de gens pour la construction et la maintenance de ce pipeline, nous allons former 50 personnes de votre communauté pour faire une partie de ce travail. » Ce volet est vraiment important.

Mais c’est le troisième volet qui est le plus important, c’est-à-dire l’approvisionnement. Les entreprises de ressources arrivent et disent : « Pourvu que vous respectiez les critères de prix et de qualité, vous aurez un accès préférentiel aux travaux de nos projets. Vous ne le saviez peut-être pas, mais en Saskatchewan, vous avez beaucoup plus de chances de démarrer une entreprise si vous êtes autochtone que si vous ne l’êtes pas. Le développement d’entreprises autochtones a explosé. Il y a 250 sociétés de développement économique autochtones au pays, certaines avec un actif de plus d’un milliard de dollars, et beaucoup avec un actif de centaines de millions de dollars, des montants qu’elles réinvestissent dans leurs collectivités.

Que l’on s’intéresse aux Inuvialuits d’Inuvik dans les Territoires du Nord-Ouest, à Onion Lake, une réserve pétrolière et gazière, à Lac La Ronge dans le nord de la Saskatchewan ou à bien d’autres endroits un peu partout au pays, ces communautés voient des avantages tangibles à s’impliquer dans le secteur des ressources, et ils transforment ces avantages en emplois et en débouchés économiques à long terme.

La bonne nouvelle, c’est que dans d’autres secteurs, dont la foresterie est l’un des meilleurs exemples, croyez-le ou non, nous avons vu des entreprises prendre de l’expansion, des emplois se créer, des débouchés être exploités, avec des communautés plus saines et plus durables qu’auparavant. Si un projet de pipeline est exécuté correctement, la préoccupation vient du fait que la période de construction est très courte, le pipeline traverse la communauté relativement rapidement. Existe-t-il des avantages à long terme qui permettraient aux Autochtones de se percevoir comme des partenaires véritables de ces projets? Lorsque c’était le cas, le rendement était bon.

Le sénateur Eggleton : Ce sont d’excellents exemples, mais vous avez mentionné le besoin d’un meilleur partage des recettes des ressources, je suppose donc qu’il y a encore beaucoup de promoteurs de pipelines qui n’agissent pas ainsi.

M. Coates : La situation évolue beaucoup si l’on songe aux meilleurs exemples. Il y a des entreprises comme Cameco, une grande compagnie d’uranium présente dans le nord de la Saskatchewan, qui conclut d’excellentes ententes de collaboration. Comme vous le savez probablement, l’entente avec la Première Nation English River représentait 600 millions de dollars sur dix ans, un bénéfice très substantiel. Nous avons beaucoup d’exemples, comme la présence sur sept générations d’une entreprise pétrolière et gazière dans le nord-ouest de l’Alberta.

Nous avons beaucoup d’entreprises qui se portent bien, et les autres en tirent des leçons. Vous suivez cette évolution depuis un certain temps. Retournez 15 ou 20 ans en arrière, nous ne voyions

heard of a kind of Voisey's Bay agreement they have with the Inuit in Labrador. These are job creation, future creation and business creation opportunities the like of which we've never seen.

There aren't that many companies that are resistant. Interestingly, in places like Yukon and northern B.C., there have been a lot of Chinese companies coming in, and foreign-owned companies. One of the first things they've been doing is hiring really good, long-standing resource negotiators to help them work with Aboriginal communities, because the Aboriginal communities basically know what the bottom line is now. They know what they can reasonably expect, and so if a company wants to be resistant, they're not going to go very far.

But if you want another positive example, just get the search engine set up so you get the stories from Trans Mountain when they announce another agreement with another First Nation along the pipeline route. That's a company that sends senior executives — not junior functionaries — to sit down CEO-to-chief to talk about what should actually be done and what kind of partnerships they can receive. Quite frankly, you know, I know I get disappointed with the slowness at times, but on a global scale Canada is actually leading the world in those kinds of relationships.

Senator Eggleton: Thank you very much.

Senator Unger: Canada's leading the world in discussions, but we're sure behind when it comes to getting things done, it seems.

I'm wondering what possible pipelines are there left to be developed. And I'm also wondering about the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples. It affirms a number of collective rights including, of course, free prior and informed consent. In your view, how, if at all, should the federal government incorporate the principles of UNDRIP into the pipeline review process, and what might be the impact on the timeliness of pipeline reviews if this is incorporated?

Mr. Coates: Thank you for a nice series of questions.

Actually, Canada's doing pretty well at getting things done. Not talking about pipelines for a second, but if you look at the forestry and mining sectors, for example, and even hydro-electric development, we have a bunch of hydro projects coming on with full Aboriginal partnership, so we're doing better. These are not Site C kinds of projects; they are run-of-the-river kinds of initiatives. We are learning as we go and we are getting better at taking these things forward.

You asked very specifically about UNDRIP. That is an area of great uncertainty. The Prime Minister, before and immediately after he was elected, said the Government of Canada would implement UNDRIP. The Premier of Alberta did exactly the same thing. The problem we have here is nobody knows exactly

pas souvent d'entente comme celle des Inuits du Labrador pour le projet de la baie de Voisey. Ce sont des occasions de créer des emplois, de créer des entreprises et de se donner un avenir comme nous n'en avons jamais vu auparavant.

Il n'y a pas tant d'entreprises qui résistent. Il est intéressant de voir arriver dans des endroits comme le Yukon et le nord de la Colombie-Britannique beaucoup d'entreprises chinoises, entre autres. L'une des premières choses qu'elles font, c'est d'embaucher de bons négociateurs d'expérience dans le secteur des ressources, pour les aider à travailler avec les communautés autochtones, parce qu'elles savent maintenant ce qu'elles peuvent obtenir. Les communautés savent à quoi elles peuvent raisonnablement s'attendre, et si une entreprise ne veut pas collaborer, elle n'ira pas très loin.

Mais si vous désirez un autre exemple positif, demandez à votre moteur de recherche de trouver les annonces de Trans Mountain sur la conclusion d'une autre entente avec une autre Première Nation le long du tracé du pipeline. C'est une entreprise qui envoie ses cadres supérieurs, et non un pion subalterne, pour négocier avec le chef sur ce qu'il faudrait faire concrètement et le genre de partenariat que l'on peut conclure. En toute franchise, la lenteur des processus me déçoit parfois, mais à l'échelle mondiale, le Canada est en fait un chef de file dans ce genre de relations.

Le sénateur Eggleton : Merci beaucoup.

La sénatrice Unger : Le Canada est un chef de file mondial pour les discussions, mais nous semblons tirer de l'arrière pour ce qui est d'agir.

Je m'interroge sur les pipelines qu'il pourrait encore rester à construire. Je m'interroge aussi à propos de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Elle énonce plusieurs droits collectifs, dont évidemment le consentement préalable donné librement en connaissance de cause. Selon vous, comment le gouvernement fédéral devrait-il intégrer les principes de la Déclaration au processus d'examen des pipelines, s'il décide de les intégrer, et quel serait l'impact sur les délais des examens de pipeline dans un tel cas?

M. Coates : Merci de ces questions judicieuses.

En fait, le Canada se débrouille assez bien pour ce qui est d'agir. Oublions les pipelines pour un instant. Si l'on pense par exemple aux secteurs forestier et minier, et même aux projets hydroélectriques, il y a plusieurs installations hydroélectriques en voie de réalisation avec la pleine participation des Autochtones, je crois que nous faisons des progrès. Il ne s'agit pas de projets de type Site C; ce sont des initiatives du type centrale au fil de l'eau. Nous apprenons de l'expérience et nous arrivons mieux à faire progresser ces dossiers.

Vous avez mentionné explicitement la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones, la DDPA. C'est un sujet entouré d'une grande incertitude. Le premier ministre, en campagne et immédiatement après les élections, a déclaré que le gouvernement fédéral mettrait en œuvre la Déclaration, tout

what “implement” means. You can implement by putting it into your Constitution, but that’s not likely to happen in Canada. You can implement it by passing legislation that says, “As of now UNDRIP is a governing document that should influence all of our rules and regulations.”

But anybody who’s spent any time with UNDRIP will see it as a very complicated document with a huge number of uncertainties built into it. So what we actually need, relatively quickly from the government — hopefully done through that co-production process I talked about before so that indigenous peoples don’t have it imposed on them — is a national declaration of what UNDRIP means to Canada.

Because if you look at the words one by one — free, prior and informed consent — does that mean a veto? Many people involved with the process said it did not mean that, but many Aboriginal people think that it does. No criticism, but the Prime Minister said the Government of Canada reviews and the communities decide. And if that’s the case, then you’re taking a multi-million dollar project of long-term economic impact to Canada and potentially turning the whole thing under the control of a community of maybe fewer than 500 people. Is that in our national interest? Is that appropriate and is that how we really want to go?

I think there’s a middle ground there. If you listen carefully, as I’m sure you must, to National Chief Perry Bellegarde, he will tell you over and over again that his primary emphasis is on closing the gap between the Canadian population that’s number 6 in the world in terms of quality of living and the First Nations who are 64. Chief Bellegarde, who I know from Saskatchewan, has many, many times said it is going to be properly managed development that takes us there. We have to be owners. We have to be businesspeople. We have to be employees.

Indigenous communities know that they have to be part of the resource frontier. There’s no other choice. So the question on UNDRIP is whether we can get a mutually-acceptable definition of where UNDRIP sits within the legal framework. You asked the question of the inquiry process. As far as Aboriginal people are concerned, it is part of the process right now. They are using it as their standard. It has to be free. It has to be prior. It has to be informed consent. They are using that as their standard, so it is, de facto, the standard. Does consent mean a veto?

And second, how do you ascertain consent? Does that mean the elected band council? Does that mean you have a community meeting and get a 50 per cent plus one vote, or is it 60 per cent required? There’s a whole bunch of those questions unresolved, so

comme la première ministre de l’Alberta. Le problème, c’est que personne ne sait exactement ce que représente la mise en œuvre. Vous pouvez intégrer la DDPA à votre constitution, mais ce n’est pas une issue probable au Canada. Vous pouvez la mettre en œuvre en adoptant une loi disant qu’à compter de maintenant, la Déclaration est un document directeur qui devrait influencer l’ensemble des lois et règlements.

Mais quiconque étudie le moindrement la DDPA réalise qu’il s’agit d’un document très compliqué qui comporte une énorme quantité d’incertitudes. Ce qu’il nous faut donc concrètement, et relativement rapidement de la part du gouvernement, c’est une déclaration nationale de ce que signifie ce document pour le Canada, de préférence par un processus de collaboration avec les peuples autochtones que j’ai décrit précédemment, pour ne pas leur imposer une position.

Mais un consentement qui est préalable et qui est donné en connaissance de cause, s’agit-il en fait d’un droit de veto? Beaucoup de gens impliqués dans le processus disent que ce n’est pas le cas, mais beaucoup d’Autochtones croient que oui. Sans vouloir critiquer, le premier ministre a déclaré que le gouvernement fédéral examine et que les communautés décident. Si c’est le cas, il est question d’un projet de plusieurs millions de dollars avec un impact économique à long terme pour le Canada, qui pourrait se trouver soumis au contrôle d’une communauté de peut-être moins de 500 personnes. Est-ce que c’est dans l’intérêt national? Est-ce que c’est approprié, est-ce que c’est vraiment la façon dont nous voulons procéder?

Je crois qu’il y a moyen de trouver un terrain d’entente. Si vous écoutez attentivement le chef national Perry Bellegarde, et je crois que vous le faites, il ne cesse de répéter que sa mission première est de combler l’écart entre la population canadienne qui occupe la sixième place au monde pour ce qui est de la qualité de vie, et les Premières Nations qui sont en 64^e place. Le chef Bellegarde, que j’ai connu en Saskatchewan, a répété maintes et maintes fois que la façon d’y arriver est par un développement bien géré. Nous devons être des propriétaires. Nous devons être des gens d’affaires. Nous devons être des employés.

Les communautés autochtones savent qu’elles doivent s’impliquer dans la mise en valeur des ressources. Elles n’ont pas d’autre choix. Donc la question à régler pour la DDPA, c’est de tenter d’en arriver à définir de façon mutuellement acceptable où se situe cette Déclaration dans le cadre juridique. Vous vous interrogez sur le processus d’enquête. Pour les peuples autochtones, c’est déjà intégré au processus. C’est leur référence, il faut qu’il y ait un consentement librement donné, il faut qu’il soit préalable et qu’il soit donné en connaissance de cause. C’est leur référence, c’est donc la référence, point. Est-ce que le consentement se traduit par un droit de veto?

En deuxième lieu, en quoi consiste le consentement? Vient-il du conseil de bande élu? D’une réunion communautaire, avec un vote et une majorité de 50 p. 100 plus un, ou faudrait-il 60 p. 100? Il reste beaucoup de questions du genre à régler, qui régissent en

the answer about timeliness has a lot to do about the answer to that. Can we clarify UNDRIP quickly? Can we then make sure that we actually apply that standard in an appropriate sort of way?

I don't think the majority of Aboriginal people believe that they now have a complete veto over any resource project in Canada, but I can assure you there are some Aboriginal leaders in some communities who do believe that.

So we need to use our powers of reconciliation and co-production of policy and standards to actually resolve that issue, and do it very quickly.

The Acting Chair: You mentioned in your opening comments the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples, and I was wondering how you view that, how you believe the government is interpreting that and how it will impact discussions surrounding energy projects going forward.

Mr. Coates: I'll start by telling you that I was one of those people who thought there was no way in the world that the United Nations would ever pass that document. I thought it was too vague and too comprehensive at the same time.

The four holdout countries — the United States, New Zealand, Canada and Australia — waited for three years after it was initially passed to endorse it in the first instance. They resisted it because they saw it as interfering with existing law.

Canada said — both the previous government and the government before that — that they thought UNDRIP could potentially put at risk our modern treaties and some of our Supreme Court decisions, and they didn't want to see it doing that.

I was one who thought that it was way too general. Then people talked about it as an aspirational document and said, "All it does is it lays out the fact we want a better world, and we want indigenous peoples to have the right to aspire to full partnership and equality. We can get comfortable with that." That's why I think the previous Conservative government sort of went along with endorsing it, saying, "Okay, as long as we accept it's aspirational." Now it gets to the technical point, when you start looking at it in a very specific way.

Let me, if I could, go off pipelines for one second. If you look at the qualifications of UNDRIP, the articles in UNDRIP that talk about language, they put forward a standard that Canada will find almost impossible to meet because they talk about the fact that the indigenous languages should survive, that people

grande partie les délais. Pouvons-nous éclaircir rapidement la situation de la DDPA? Pouvons-nous ensuite nous assurer d'appliquer concrètement cette exigence de façon appropriée?

Je ne crois pas que la majorité des peuples autochtones soient d'avis qu'ils détiennent un droit de veto complet sur n'importe quel projet de ressources au Canada, mais je puis vous assurer que c'est effectivement le cas pour certains leaders autochtones de certaines communautés.

Il nous faut donc utiliser nos pouvoirs de réconciliation et de coproduction de politiques et de références pour régler concrètement cette question, et très rapidement.

Le président suppléant : Vous avez parlé de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DDPA) et je me demandais ce que vous en pensiez. Selon vous, comment le gouvernement interprète-t-il cette déclaration et de quelle manière cela aura-t-il une incidence sur les discussions entourant la mise en œuvre des projets énergétiques.

M. Coates : Je vais commencer en vous disant que j'étais l'un de ceux qui croyaient qu'il était fort peu probable que les Nations Unies adoptent ce document. Je pensais qu'il était à la fois trop vague et trop exhaustif.

Les quatre pays qui s'y opposaient — les États-Unis, la Nouvelle-Zélande, le Canada et l'Australie — ont attendu trois ans après l'adoption initiale de la Déclaration avant de l'entériner en première instance. Ils ont résisté à son adoption parce qu'ils estimaient que la Déclaration portait atteinte à la législation existante.

Quant aux représentants du Canada — tant ceux du gouvernement antérieur que du gouvernement précédent — ils estimaient que la DDPA pouvait éventuellement compromettre nos traités modernes et certaines décisions de notre Cour suprême, et ils ne voulaient pas que cela se produise.

Pour ma part, je faisais partie de ceux qui croyaient que le contenu de la Déclaration était beaucoup trop général. Les gens ont ensuite dit qu'il s'agissait d'un document énonçant des aspirations et que « finalement il se contentait d'affirmer que nous voulons un monde meilleur et que nous voulons que les peuples autochtones aspirent à un partenariat intégral et à la pleine égalité. Nous sommes à l'aise avec cette idée. » C'est pourquoi je crois que le gouvernement conservateur précédent a décidé de l'adopter en se disant : « D'accord, pourvu que nous acceptions le fait que c'est un document d'aspirations. » Maintenant, on l'aborde d'un point de vue technique, et on commence à l'examiner de façon approfondie.

Permettez-moi de délaissier la question des pipelines pour un moment. Si vous lisez les articles de la déclaration, ceux qui portent sur la langue font état d'une norme qui sera pratiquement impossible à respecter pour le Canada, du fait que ces articles introduisent la notion que les langues autochtones devraient

should have the right to education in their indigenous languages, even if they are no longer living in traditional territories.

We have 60 indigenous languages in the country. Only five of them are likely to last until 2050. The others are at risk of dying in front of our eyes, quite frankly.

If we wanted to do something about that, it would cost billions of dollars, and UNDRIP says that. Does that mean we're going to do that? I don't think so. The first budget makes it clear that the government doesn't think so either.

I think UNDRIP is going to stay there as sort of a moral code. It's going to be there as a guide for us to say, "Are we doing the best we can to support indigenous peoples in their culture, their language, their traditions and their socio-economic circumstances?"

On so many areas we fall down on that line, and as a moral code, UNDRIP is very powerful. This is one of these things on which we need to have a clear statement from government, and preferably from government with indigenous peoples, on what it actually means and says. In the absence of that, we're basically going to throw it back once again into the court system, where indigenous communities will argue that UNDRIP gives them certain powers, and we will sit in there and hold our breath for a couple of years and wait to find out what the courts say.

The courts could well say UNDRIP is part of Canadian law based on what the governments have said. I don't think they will yet, but we need a resolution and clarification of this, and it has to be done in a non-partisan way in the sense of government can't do it by itself; indigenous peoples can't do it by themselves.

Without that, we're just going to be awash in a field of misunderstandings and conflicting expectations. On pipeline projects alone, that by itself could just slow everything down tremendously.

The Acting Chair: One of the things that you have recommended in the past, looking at some of your writings, is that the government avoid policies or pronouncements that contribute to uncertainty. Where would the government's announcement with respect to changes in the regulatory framework fall into that — the concern that you've expressed — because it seems to me that the uncertainties we're talking about — upstream greenhouse gas emissions and the other parts of that framework — have not been identified to this point in time. I guess that conflicts with your view in terms of avoiding policies or pronouncements that contribute to uncertainty.

survivre, que les peuples devraient avoir le droit de recevoir l'enseignement dans leur langue autochtone, et cela même si ces peuples ne vivent plus dans leurs territoires traditionnels.

Il y a 60 langues autochtones au pays. Seulement cinq de ces langues devraient subsister jusqu'en 2050. Les autres risquent de s'éteindre sous nos yeux, pour être bien franc.

Si nous voulions atteindre ces objectifs, cela coûterait des milliards de dollars, comme cela est indiqué dans la DDPA. Est-ce que cela signifie que nous allons procéder ainsi? Je ne crois pas. Le premier budget indique clairement que le gouvernement n'envisage pas d'aller dans ce sens.

Je crois que la DDPA va toujours demeurer une sorte de code moral. Elle va nous servir de guide et nous amener à penser : « Faisons-nous de notre mieux pour appuyer la culture, la langue, les traditions et la situation socioéconomique des peuples autochtones? »

Cette approche est utilisée dans de nombreux domaines et la DDPA, utilisée comme code moral, exercerait une influence très puissante. C'est l'un des aspects pour lequel nous attendons une affirmation claire du gouvernement, et de préférence avec l'appui des peuples autochtones, sur ce que cela signifie vraiment. En l'absence d'une telle affirmation, essentiellement nous allons encore nous en remettre au système judiciaire, dans le cadre duquel les communautés autochtones soutiendront que la DDPA leur accorde certains pouvoirs, et nous retiendrons notre souffle pendant quelques années en attendant de voir ce que les tribunaux auront à dire.

Les tribunaux pourraient bien soutenir que la DDPA fait partie de la législation canadienne si l'on se fonde sur ce que les gouvernements ont affirmé. Je ne crois pas qu'ils sont prêts à le faire, mais nous devons obtenir une réponse et des éclaircissements à cet égard. Il faut que cela soit fait de manière non partisane dans le sens où le gouvernement ne peut y arriver seulement par lui-même et où les peuples autochtones ne peuvent y parvenir seulement par eux-mêmes.

Autrement, nous allons simplement être noyés dans un enchevêtrement de malentendus et d'attentes conflictuelles. Pour ce qui est du projet de pipeline en lui-même, cela pourrait en retarder la réalisation de manière importante.

Le président suppléant : Si l'on examine certains de vos documents écrits, l'une des choses que vous avez recommandées dans le passé, c'est que le gouvernement doit éviter d'établir des politiques ou de faire des déclarations contribuant à l'incertitude. Dans quelle mesure l'annonce du gouvernement relative aux changements au régime de réglementation tomberait dans cette catégorie — c'est-à-dire la préoccupation que vous avez mentionnée — parce qu'il me semble que les incertitudes dont nous parlons — les émissions de gaz à effet de serre et les autres parties de ce régime de réglementation — n'ont pas encore été identifiées pour le moment. Je suppose que cela entre en contradiction avec votre opinion en ce qui concerne le fait d'éviter d'établir des politiques ou de faire des déclarations contribuant à l'incertitude.

Mr. Coates: Very much so. We have to be very careful.

I'm sure that as members of the Senate you're more aware of this than I am, but the global resource economy is a very delicate place. Money flows across vast distances. It can move from here to Kazakhstan and from Kazakhstan to Norway very quickly.

Canada's strength has often been the clarity of our regulatory and legal environments. We might think that's a problem because we have so many Aboriginal court cases going through the system, but the institutions in Canada are very robust and very strong. When we have uncertainty on major items, we actually take away that robustness and that solidity that is such an important part of our regulatory environment.

We need to clarify those things fairly quickly. We can't leave them hanging out there. One doesn't very often express great sympathy for multi-billion dollar corporations — they look after themselves — but on the other hand, we're asking companies to put up sometimes billions of dollars in efforts being made to get simple approvals for a project. We saw that with Keystone pipeline. We saw that with Northern Gateway. We're seeing that now with other enterprises.

At a certain point we push too far. And all of a sudden we'll become a far less attractive place for investment, for resource development and for the revenue-producing activities that have made Canada one of the wealthiest nations on the planet.

I'm very much in favour of regulatory clarity and regulatory simplicity. We can get those rules down clearly, quickly, precisely and then move forward. If we keep leaving floating balloons around, whether at the provincial, federal or territorial level, we'll only add to the uncertainty and delay things even more.

The Acting Chair: You talked about more receptivity in New Brunswick — I think you referenced that in one of your responses — with respect to Aboriginals. I think that's what you were referring to.

I'm wondering what you base that on, because we had earlier witnesses who felt that that was going to be the wall, and we weren't going to be able to get beyond New Brunswick because of resistance from Aboriginal groups in New Brunswick. You seem to have a much more optimistic perspective on that, and I'm just wondering what you base it on.

Mr. Coates: On the one hand, I'm an optimistic person by nature, but I spent two years being sort of a consult-adviser to the Government of New Brunswick on Aboriginal issues. I had some good conversations with Aboriginal folks in the area.

M. Coates : Tout à fait. Nous devons être très prudents.

Je suis convaincu qu'en tant que membres du Sénat, vous êtes encore plus conscients de la situation que moi-même, mais l'économie mondiale basée sur les ressources s'appuie sur un équilibre délicat. L'argent franchit de grandes distances. Il peut partir d'ici pour aller au Kazakhstan et se déplacer du Kazakhstan à la Norvège en un rien de temps.

La force du Canada a reposé sur la clarté de nos environnements réglementaires et légaux. Nous pourrions croire qu'il s'agit d'un problème étant donné le grand nombre d'affaires mettant en cause des Autochtones devant les tribunaux. Cependant, les institutions au Canada sont très résilientes et très fortes. Lorsque des aspects importants comportent des incertitudes, nous ébranlons un peu cette résilience et cette solidité qui constituent une partie tellement importante de notre environnement réglementaire.

Nous devons éclaircir ces choses rapidement. Nous ne pouvons les laisser en suspens. Il est rare que nous exprimions beaucoup de sympathie pour les sociétés qui valent des milliards — elles défendent elles-mêmes leurs intérêts —, mais nous demandons parfois aux sociétés d'investir des milliards de dollars en efforts simplement pour obtenir des autorisations pour un projet. Nous avons vu ce genre de situation avec le pipeline Keystone et le projet Northern Gateway. Il en va de même pour d'autres projets.

À un certain moment, nous risquons de pousser un peu trop fort. Et soudainement, nous deviendrons un lieu beaucoup moins attrayant pour les investissements, pour le développement des ressources et pour les activités génératrices de productivité qui ont fait du Canada l'un des pays les plus riches sur la planète.

Je suis fortement en faveur de la clarté et de la simplicité de la réglementation. Nous pouvons établir ces règles clairement, rapidement et précisément, et ensuite continuer d'aller de l'avant. Si nous continuons à laisser planer l'indécision, que ce soit de compétence provinciale, fédérale ou territoriale, nous allons seulement accroître l'incertitude et retarder les choses davantage.

Le président suppléant : Vous avez parlé d'une plus grande réceptivité des Autochtones au Nouveau-Brunswick dans l'une de vos réponses. Je pense que c'est à cela que vous faisiez référence.

Je me demande sur quoi vous fondez votre opinion, car nous avons entendu des témoins un peu plus tôt qui ont mentionné que c'est là que nous allions rentrer dans un mur et que nous ne pourrions aller au-delà du Nouveau-Brunswick en raison de la résistance des groupes autochtones au Nouveau-Brunswick. Vous semblez avoir une perspective beaucoup plus optimiste là-dessus et je me demande sur quoi vous vous fondez.

M. Coates : D'une part, je suis une personne de nature optimiste, mais d'autre part, pendant deux ans j'ai joué en quelque sorte un rôle de conseiller en consultation auprès du gouvernement du Nouveau-Brunswick sur les enjeux autochtones. J'ai eu de bons échanges avec les Autochtones de cette région.

New Brunswick is one of those places that has a lot of history and not very much in the way of resolutions. They have a peace and friendship treaty that goes back to the 18th century. They don't have a historic treaty, a 19th century treaty. They don't have a modern treaty. The communities there are very small, very isolated and very poor. New Brunswick, as compared to other provinces, is not a very wealthy province either. So you've got a situation where all the conditions are ripe for misunderstanding, envy, conflict and things of that sort.

In the time that I was in New Brunswick, I was actually really impressed with the willingness of Aboriginal people to put their positions forward with firmness and clarity. They had high expectations. Government at that time was a little more open to resource development. The current government has extended its moratorium on fracking and shale gas development. The previous government was in favour of that and was having conversations with First Nations on the basis of a very aggressive resource development sort of strategy.

The issues around First Nations involvement in New Brunswick are appropriately complex. They're not ones that are going to be addressed in five minutes and they go way beyond pipelines. There are a lot of issues there of Aboriginal engagement, the economy and government funding for services and that sort of thing.

I hope I'm right, but I think it will require, on the part of both the federal and provincial government, a willingness to work carefully with First Nations.

I will tell you that compared to British Columbia, where they have had at least 20 years of modern land claims negotiations, impact and benefit agreements and all those other kind of arrangements, New Brunswick First Nations have been politically marginalized for a very long time. If we can get them politically engaged, I think you'll see more receptivity.

The Acting Chair: I hope you're right. The most recent memory, though, is the police cars being set on fire. I believe it was over the development of shale gas in New Brunswick, but in any event, perhaps there wasn't much consultation with respect to that.

You talked about the economic benefits, and we've heard a lot about that from industry representatives and others during this study. We had one witness here from the industry who brought a few specific examples rather than the broader issues with respect

Le Nouveau-Brunswick est l'un des endroits qui a été marqué par l'histoire et pas nécessairement dans le sens de la résolution des problèmes. Les Autochtones disposent d'un traité de paix et d'amitié qui remonte au 18^{ième} siècle. Ils n'ont pas ni traité historique ni traité du 19^{ième} siècle. Ils n'ont pas de traité moderne. Les collectivités sont très petites, très isolées et très pauvres. Si on compare le Nouveau-Brunswick aux autres provinces, le Nouveau-Brunswick n'est pas une province très riche non plus. On se trouve donc dans une situation où les conditions sont réunies pour donner lieu à des malentendus, à de l'envie, à des conflits, enfin à ce genre de choses.

Pendant que j'étais au Nouveau-Brunswick, j'ai été vraiment impressionné par la volonté des peuples autochtones d'affirmer leurs positions avec fermeté et clarté. Ils avaient des attentes élevées. Le gouvernement à cette époque était un peu plus ouvert au développement des ressources. Le gouvernement actuel a prolongé son moratoire sur la fracturation hydraulique et l'exploitation du gaz de schiste. Le gouvernement antérieur était en faveur de cette exploitation et menait des pourparlers avec les Premières Nations relativement à un genre de stratégie de développement des ressources très agressive.

Les enjeux entourant l'engagement des Premières Nations au Nouveau-Brunswick sont complexes. Il ne s'agit pas d'enjeux qui peuvent se régler en l'espace de cinq minutes et ils vont au-delà de la question des pipelines. De nombreux enjeux sont liés à la participation des Autochtones, notamment à l'économie et au financement des services, entre autres.

J'espère que j'ai raison, mais je crois qu'il faudra que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial aient la volonté de travailler avec circonspection auprès des Premières Nations.

Je peux vous dire que comparativement à la Colombie-Britannique, où les Autochtones ont connu l'expérience des processus modernes de négociation des revendications territoriales pendant au moins 20 ans, de même que l'expérience des accords visant les répercussions et des avantages et divers types de dispositions, les Premières Nations du Nouveau-Brunswick ont été marginalisées sur le plan politique pendant une très longue période. Si nous pouvons les mobiliser du point de vue politique, je crois qu'ils deviendront plus réceptifs.

Le président suppléant : J'espère que vous avez raison. Le souvenir le plus récent que j'ai relativement aux Autochtones dans cette province, c'est que des voitures-patrouille de police avaient été incendiées. Je crois que cet incident était rattaché à l'exploitation des gaz de schiste au Nouveau-Brunswick, mais, de toute façon, il n'y avait peut-être pas eu assez de consultation à cet égard.

Vous avez parlé des retombées économiques et nous avons entendu les témoignages d'un grand nombre de représentants de l'industrie et d'autres secteurs durant cette étude. Nous avons reçu un témoin de l'industrie qui a fait état de quelques exemples précis

to national benefits, but talked about specifics and how they could help communities, help provinces.

They talked about two LNG plants that would result in a half a year's production at Algoma Steel in Sault Ste. Marie, Ontario. The company, as you know, is almost on its knees; and the Ontario government is looking at either a second or third bail out of that steel company. I asked if they had ever been to Sault Ste. Marie and delivered that message to that community or the MPP who was a Liberal cabinet minister in the provincial government. They also talked about over 100 some businesses in Quebec that benefit from the energy industry. Those kinds of messages simply aren't getting out there. I am wondering what your connections are with the industry.

I've been encouraging their representatives to get their act together and work as a unit in terms of getting those kinds of messages out, not just in the broader scale in terms of the overall billion-dollar benefits but what it will mean to their part of Canada. What is it going to mean in terms of jobs for their kids and grandkids and keeping the rinks operating and so on in their communities. Those down-to-earth, into-the-weeds kind of messages need to be heard by more and more Canadians so they are aware of what the impacts of this industry can and should be. I don't know if you have a role to play there but if you do, I'd certainly like to hear your views on it.

Mr. Coates: Well, I hope I have a role. I continue to talk to industry and Aboriginal groups all the time about these kinds of issues. We have a real misunderstanding in Canada of the national benefits of oil and gas development and pipeline development. We see these as Alberta-centric and Saskatchewan-centric undertakings.

I lived in Ontario for six years. I was the Dean of Arts at the University of Waterloo. I was always frustrated by people making harsh comments about Alberta and Fort McMurray. At the time, I had the numbers at my fingertips and asked how many tens of thousands of jobs in Ontario are directly tied to the oil sands activity and how many direct jobs in Quebec are directly tied to these enterprises. We have a much more integrated economy than people think. Whether you're talking about raising money for mines in the TSX or talking about engineering companies out of Quebec that have big contracts on these projects, a huge integration of work goes all the way across from the East Coast to the West Coast.

au lieu de parler des enjeux de plus grande envergure en ce qui a trait aux retombées nationales. Ce dernier s'est attardé à décrire des cas spécifiques et à décrire la manière dont ces retombées pouvaient aider les collectivités ou les provinces.

Il a été question des deux usines alimentées au GNL et de la perte de la moitié d'une année de production à Algoma Steel à Sault Ste. Marie, Ontario. Comme vous le savez, cette compagnie vit des moments très difficiles et le gouvernement de l'Ontario examine la possibilité d'apporter une aide financière pour renflouer cette compagnie sidérurgique pour une deuxième ou troisième fois. J'ai demandé aux représentants s'ils étaient déjà allés à Sault Ste. Marie et s'ils avaient livré ce message à cette communauté ou au député qui était un ministre du cabinet libéral au gouvernement provincial. Les représentants ont aussi parlé de quelque 100 entreprises ou plus au Québec qui bénéficient de l'industrie de l'énergie. Ce genre de messages ne se rend tout simplement pas. Je me demande quels sont vos liens avec l'industrie.

J'ai encouragé leurs représentants à s'entendre et à travailler de concert pour diffuser ce genre de messages, non seulement selon une perspective à grande échelle en retombées globales de milliards de dollars, mais aussi selon ce que cela représentera vraiment pour leur région du Canada. Il faut qu'ils sachent ce que cela va représenter au chapitre des emplois pour leurs enfants et leurs petits-enfants et que leurs arénas vont continuer d'être entretenus et qu'ils soient informés de toutes ces retombées à l'échelle de leur collectivité. Ce genre de messages terre à terre et percutants doivent être diffusés largement à davantage de Canadiens afin qu'ils sachent quelles répercussions l'industrie peut et devrait avoir. J'ignore si vous avez un rôle à jouer à cet égard, mais si c'est le cas, j'aimerais certainement connaître vos idées là-dessus.

M. Coates : Eh bien, j'espère que j'ai un rôle à jouer. Je m'adresse souvent à divers groupes de l'industrie et aux groupes autochtones sur ces sujets. Au Canada, nous nous méprenons sur les retombées nationales pouvant découler des projets d'exploitation pétrolière et gazière et de construction de pipelines. Nous croyons qu'il s'agit d'entreprises uniquement profitables pour l'Alberta et la Saskatchewan.

J'ai vécu en Ontario pendant six ans. J'ai été le doyen de la faculté des arts de l'Université de Waterloo. J'ai toujours ressenti de la frustration lorsque j'entendais les commentaires négatifs à propos de l'Alberta et de Fort McMurray. À cette époque, je connaissais les chiffres par cœur et je demandais à ces gens combien de dizaines de milliers d'emplois en Ontario étaient liés directement aux activités des sables bitumineux et combien d'emplois directs au Québec étaient liés à ces entreprises. Notre économie est beaucoup plus interreliée que les gens le pensent. Que vous parliez de lever des fonds pour les mines inscrites à la TSX ou de compagnies d'ingénierie du Québec qui ont de gros contrats liés à ces projets, il faut se rendre compte que les emplois sont intégrés dans un vaste réseau allant de la côte Est à la côte Ouest.

The Acting Chair: Mr. Coates, I'm sorry to interrupt. How do you get those messages out? We have heard those messages. We are continuing to hear those messages. But every day Canadians aren't hearing them in terms of how they impact their lives and their kids' lives. That's the question I was posing.

Mr. Coates: I guess I'm not doing my job well enough. We have to take that one very seriously. Part of the interesting thing is that the oil and gas industry and pipelines have been so politicized that we haven't had the frank national conversations. I agree with you completely that that story has to be told.

The Acting Chair: Thank you.

Are there any additional questions from members of the committee?

Well, sir, thank you very much. That was a very informative contribution to the committee's study, and we very much appreciate your being with us this evening to offer your insights. Thank you again.

Mr. Coates: Thank you very much for having me.

Senator Black: I have a question arising from the meeting we had with Mr. Emerson yesterday. I would like to propose that the committee give consideration to doing a letter from the committee to the Minister of Transportation to say that we heard from Mr. Emerson and we note that he made some recommendations. I would focus on two or three things. He focused on the need for the Canadian Transportation Agency to have more authority. I'd focus on two or three things and urge that they show the report some love.

The Acting Chair: Shall we ask our analyst to prepare a draft?

Senator Black: The analyst or the clerk if the committee thinks the idea has merit. I don't want to lose what we heard yesterday.

Senator Mercer: It's a good idea to prepare a draft that we can discuss at our next meeting. It should be referred to the steering committee as well.

The Acting Chair: All right. Refer to steering initially before it comes back to the committee. Okay.

Senator Black: To assist you in that, because I asked him the question, I asked what his priorities are, if he could do only two or three things. The first thing he talked about was around amendments to the CTA. He said they are hamstrung in that

Le président suppléant : M. Coates, je suis désolé de vous interrompre. Comment communiquez-vous ces messages? Nous avons déjà entendu ces messages et nous continuons de les entendre. Cependant, les Canadiens qui entendent ces messages tous les jours ne savent toujours pas de quelle manière cela va avoir des répercussions sur leurs vies et la vie de leurs enfants. Ma question portait sur ce point précis.

M. Coates : Je suppose que je ne fais pas assez bien mon travail. Nous devons prendre cette tâche très au sérieux. Une partie du problème repose sur le fait que l'enjeu de l'industrie pétrolière et gazière et des pipelines a été fortement politisé de sorte que nous n'avons pu avoir de discussions ouvertes et franches à l'échelle nationale. Je suis tout à fait d'accord avec vous quand vous dites qu'il faut parler de ces aspects.

Le président suppléant : Merci.

Est-ce que des membres du comité souhaitent poser d'autres questions?

Et bien monsieur, merci beaucoup. Cette séance a beaucoup contribué à l'étude du comité en fournissant des renseignements fort utiles et nous vous remercions d'être venu ce soir pour nous donner votre point de vue. Merci

M. Coates : Je vous remercie de m'avoir invité à cette séance.

Le sénateur Black : Je voudrais soulever un point découlant de la réunion que nous avons tenue avec M. Emerson hier. J'aimerais proposer que le comité envisage d'envoyer une lettre au ministre des Transports pour lui dire que nous avons entendu le témoignage de M. Emerson et que nous avons pris note de certaines de ses recommandations. Je mentionnerais surtout deux ou trois choses. Il a parlé du fait que l'Office des transports du Canada devrait avoir plus de pouvoir. Nous pourrions nous concentrer sur deux ou trois points et lui demander de faire du rapport une priorité.

Le président suppléant : Devrions-nous demander à notre analyste de rédiger une ébauche?

Le sénateur Black : L'analyste ou le greffier, si le comité l'estime utile. Je ne veux pas que les idées émises hier soient perdues.

Le sénateur Mercer : C'est une bonne idée de rédiger une ébauche et nous pourrions en discuter lors de notre prochaine réunion. Cette ébauche devrait être transmise au comité de direction également.

Le président suppléant : Très bien, nous la ferons d'abord parvenir au comité de direction avant qu'elle revienne au comité. D'accord.

Le sénateur Black : Pour vous aider à cet égard, parce que c'est moi qui lui ai posé cette question, je lui ai demandé quelles sont ses priorités et s'il pouvait faire seulement deux ou trois choses. La première chose dont il a parlé a porté sur les modifications

they react to complaints but they can't do anything beyond dealing with the complaint.

Senator Greene: Look at the mandate as well.

The Acting Chair: Anything else before we adjourn? Just to let you know, next Tuesday morning we will hear from officials from Transport Canada and National Resources Canada. On Wednesday, we will meet with the Assembly of First Nations.

Meeting adjourned.

(The committee adjourned).

OTTAWA, Tuesday, June 7, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, this morning the committee is continuing a study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to Eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

We have two panels of officials. For the first hour, we will hear from Transport Canada. During the second hour, the panel will have officials from Natural Resources Canada.

For our first group, I would like to introduce officials from Transport Canada: Laureen Kinney, Assistant Deputy Minister, Safety and Security; Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety; and Benoit Turcotte, Director, Regulatory Affairs, Transport of Dangerous Goods. Please begin your presentation. Afterwards, senators will have questions.

Laureen Kinney, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Good morning, honourable senators. It is my pleasure to be here today and to have the opportunity to speak about rail safety and the transportation of dangerous goods by rail. As mentioned, I am accompanied by Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety; and Benoit Turcotte, Acting Director General, Transportation of Dangerous Goods.

Transport Canada's mission is to serve the public interest through the promotion of a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system. As the regulator, the department oversees the transportation of dangerous goods for all modes under the Transportation of

à l'OTC. Il a indiqué qu'il a les mains liées, c'est-à-dire qu'il réagit aux plaintes, mais il ne peut faire autre chose que d'en faire le suivi.

Le sénateur Greene : Il faudrait se pencher aussi sur le mandat.

Le président suppléant : Vous n'avez rien d'autre à ajouter avant que nous levions la séance? À titre informatif, mardi, nous entendrons les propos des représentants de Transports Canada et de Ressources naturelles Canada. Mercredi, nous nous réunirons avec l'Assemblée des Premières Nations.

La séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 7 juin 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, ce matin, le comité poursuit son étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Nous avons deux groupes de témoins. Pour la première heure, nous entendrons des représentants de Transports Canada. Et durant la deuxième heure, nous recevons des représentants de Ressources naturelles Canada.

Pour le premier groupe, j'aimerais vous présenter les représentants de Transports Canada : Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire, et Benoit Turcotte, directeur, Affaires réglementaires, Transport des marchandises dangereuses. Veuillez commencer votre déclaration. Les sénateurs auront par la suite des questions à vous poser.

Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté, Transports Canada : Bonjour, honorables sénateurs. Je suis ravie d'être ici aujourd'hui et d'avoir l'occasion de vous parler de la sécurité ferroviaire et du transport des marchandises dangereuses par rail. Comme on l'a mentionné, je suis accompagnée par Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire, et par Benoit Turcotte, directeur général intérimaire, Transport des marchandises dangereuses.

La mission de Transports Canada est de servir l'intérêt public en favorisant un réseau de transport qui soit sûr, sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement. En tant que responsable de la réglementation, le ministère supervise le transport des marchandises dangereuses pour tous les modes de

Dangerous Goods Act, 1992, and the safety of federally regulated railways in accordance with the Railway Safety Act. Transport Canada has a rigorous and robust oversight regime in place to monitor compliance with rules, regulations and standards through audits and inspections and to manage safety issues on an ongoing basis.

I should note that railways are normally the most effective way of transporting heavy bulk goods across long distances; and in many cases the shipping of bulk goods is the only way to move them. Thus, access to safe and reliable rail service is critical for economic health and growth of industries, communities and cities across the country. The rail sector is a key factor in the economy and the safe transportation of dangerous goods helps to strengthen the economy further.

As rail traffic volumes continue to increase, we recognize that Canadians expect both industry and government to take further action to mitigate the risks associated with the movement of goods by rail through their neighbourhoods. Many municipalities in Canada were established because of the railroad, and our communities have grown around the railways over time.

Following the tragic events almost three years ago in Lac-Mégantic, the issue of rail safety has taken on greater meaning. Our recent initiatives build on numerous actions that we have taken since this tragedy and are designed to enhance safety and address the concerns of communities.

For example, Transport Canada has brought forward new classification requirements that require a shipper to provide proof of classification. In addition, the department has also launched research projects on crude oil, with a focus on its chemical composition and properties as well as its behaviour during fires.

Transport Canada has removed the least crash-resistant DOT-111 tank cars from dangerous goods service and has developed the TC-117 standard to make the next generation of tank cars for dangerous goods stronger and safer. The standard also provides a phase-out schedule for DOT-111 tank cars, with the first deadline for crude oil transport scheduled to be phased out May 1, 2017.

Transport Canada has extended the emergency response assistance program to include flammable liquids, such as crude oil, gasoline, diesel, aviation fuel and ethanol. This means that municipalities have access to additional industry resources to deal with an incident involving these dangerous goods.

transport en vertu de la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses et assure la sécurité des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale conformément à la Loi sur la sécurité ferroviaire. Transports Canada a un régime de surveillance solide et rigoureux pour assurer la conformité aux règles, aux règlements et aux normes en vigueur par l'entremise de vérifications et d'inspections, ainsi que pour assurer une gestion continue des enjeux liés à la sécurité.

Je signale que les chemins de fer sont normalement le moyen le plus efficace de transporter des marchandises lourdes en vrac sur de longues distances et, bien souvent, c'est la seule façon d'acheminer ces marchandises. Donc, l'accès à un service ferroviaire sécuritaire et fiable est essentiel à la santé économique et à la croissance des industries, des communautés et des villes de partout au pays. Le secteur ferroviaire est un élément clé de l'économie, et le transport sécuritaire des marchandises dangereuses contribue à renforcer davantage l'économie.

À mesure que la circulation ferroviaire augmente, nous reconnaissons que les Canadiens s'attendent à ce que l'industrie et le gouvernement prennent des mesures supplémentaires pour réduire les risques associés à la circulation des marchandises par voie ferroviaire dans leurs quartiers. De nombreuses municipalités au Canada ont été créées pour le réseau ferroviaire, et nos communautés se sont développées autour des chemins de fer avec le temps.

À la suite de la tragédie survenue il y a presque trois ans à Lac-Mégantic, la question de la sécurité ferroviaire a pris de l'importance. Nos récentes initiatives reposent sur de nombreuses mesures que nous avons prises depuis cette tragédie et visent à améliorer la sécurité et à régler les préoccupations des communautés.

Par exemple, Transports Canada a mis en place de nouvelles exigences en matière de classification qui obligent les expéditeurs à fournir une preuve de la classification des marchandises. De plus, le ministère a également lancé des projets de recherche sur le pétrole brut qui mettent l'accent sur la composition chimique, les propriétés et le comportement de la substance lors d'incendies.

Transports Canada a retiré les wagons les moins résistants aux collisions, les DOT-111, du service de transport des marchandises dangereuses et a élaboré une norme pour que la prochaine génération de wagons pour le transport des marchandises dangereuses soit plus solide et plus sécuritaire. La norme prévoit aussi un calendrier pour l'élimination progressive des wagons DOT-111, le premier échéancier pour le transport du pétrole brut étant prévu le 1^{er} mai 2017.

Transports Canada a élargi son programme d'aide en cas d'urgence pour inclure les liquides inflammables tels que le pétrole brut, le diesel, le carburant d'aviation et l'éthanol. Par conséquent, les municipalités ont accès à des ressources additionnelles de l'industrie pour intervenir en cas d'incidents mettant en cause ces marchandises dangereuses.

As of April 28, railway companies are required to share even more data on dangerous goods movements with municipalities, their emergency planners and first responders to improve planning, risk assessments and training. This requirement, contained in Protective Direction No. 36, also provides that municipalities are given information that can be shared directly with the Canadian public and accelerates the frequency of sharing information from yearly, to semi-annually, to quarterly by the end of summer 2018. This protective direction will also require Canadian Class I railways to provide a top-10 list on their websites of dangerous goods transported through a province each year.

The Minister of Transport also released the *2016 Emergency Response Guidebook* and a set of competency guidelines for first responders. These tools provide important safety information, including product and incident-specific competencies for first responders when responding to an incident involving the transport of flammable goods by rail. They also help trainers and curriculum developers identify specific training content.

We have also strengthened rules for securing trains to further reduce the risk of runaways and have introduced new rules for trains carrying dangerous goods. They impose new speed limits for trains carrying dangerous goods, require increased track inspections and establish more robust key route risk assessments with the incorporation of municipal and local government input. Transport Canada also continues to work with industry, municipal stakeholders and first responders to explore emergency response solutions for greater public safety for Canadians.

The department has taken numerous measures to improve our rail system over the past few years but, as our minister has stated, more must be done. We are committed to continuously improving railway safety for Canadians. Strengthening rail safety and the safe transportation of flammable liquids, such as crude oil, remains a top priority for Transport Canada.

I would also note that Budget 2016 supported this priority by providing \$143 million relating to railway safety and the transportation of dangerous goods. This includes several measures to increase inspection capacity; improve training to strengthen oversight across the country; enhance systems used to test, classify, register and map dangerous goods and their movements; increase federal contributions for local investments in safer railway crossings; and provide first responders with additional tools and information to respond to accidents. More will come on that very soon.

Depuis le 28 avril, les sociétés ferroviaires sont tenues de communiquer plus de données sur la circulation des marchandises dangereuses aux municipalités, à leurs planificateurs de mesures d'urgence et aux premiers intervenants pour améliorer la planification, l'évaluation des risques et la formation. Cette exigence, énoncée dans l'ordre préventif numéro 36, prévoit également que les municipalités doivent recevoir des renseignements qui peuvent être transmis directement à la population canadienne et que l'échange d'information doit passer d'une fois par année, à deux fois par année puis à quatre fois par année d'ici la fin de l'été 2018. Cet ordre préventif prévoit également que les sociétés ferroviaires de catégorie 1 au Canada devront afficher sur leur site web une liste des 10 principales marchandises dangereuses qui sont transportées dans une province chaque année.

Le ministre des Transports a également publié le *Guide des mesures d'urgence de 2016* et une série de lignes directrices sur les compétences des premiers intervenants. Ces outils fournissent des renseignements importants sur la sécurité, notamment sur les compétences précises relativement aux produits et aux incidents que doivent posséder les premiers intervenants lors d'un incident mettant en cause le transport par rail de marchandises inflammables. Ils aident également les formateurs et les concepteurs de programmes à élaborer le contenu des formations.

Nous avons également renforcé les règles pour sécuriser les trains afin de réduire davantage le risque de mouvements imprévus et nous avons mis en place de nouvelles règles pour les trains qui transportent des marchandises dangereuses. Ces règles imposent de nouvelles limites de vitesse pour les trains qui transportent des marchandises dangereuses, exigent plus d'inspections des rails et établissent des évaluations des risques visant les itinéraires clés en tenant compte de l'avis des municipalités et des administrations locales. Transports Canada continue également de travailler avec l'industrie, les intervenants municipaux et les premiers intervenants pour explorer des solutions en matière d'intervention en cas d'urgence pour accroître la sécurité publique des Canadiens.

Le ministère a pris de nombreuses mesures pour améliorer notre réseau ferroviaire ces dernières années mais, comme le ministre l'a indiqué, il reste encore beaucoup à faire. Renforcer la sécurité ferroviaire et assurer le transport sécuritaire des liquides inflammables comme le pétrole brut demeurent des priorités absolues pour Transports Canada.

Je signale également que le budget de 2016 appuyait cette priorité en prévoyant 143 millions de dollars pour la sécurité ferroviaire et le transport des marchandises dangereuses. Au nombre de ces mesures, citons notamment les suivantes : augmenter la capacité d'inspection; améliorer la formation afin de renforcer la surveillance partout au pays; améliorer les systèmes utilisés pour tester, classifier, enregistrer et cartographier les marchandises dangereuses et leurs mouvements; accroître les contributions fédérales aux investissements locaux pour aménager des passages à niveau plus sécuritaires; et fournir des outils et des

I appreciate the invitation to speak with you today. Together we can strengthen our transportation system and maintain a safe, secure, efficient and environmentally responsible transportation system. I look forward to your questions.

The Deputy Chair: Thank you, Ms. Kinney. We will start with questions.

Senator Doyle: Thank you for your presentation. We have seen a lot of disagreements on the issue of what form of crude oil transport is safer. Is it safer by rail or by pipeline? We might be tempted to think that the pipeline mode is preferable, just on the sheer volume of the product moved. If we have to move the volumes of crude oil involved, say, in the oil sands, is not a pipeline the only way to go? Do you have any thoughts on that?

Ms. Kinney: Transport Canada is responsible for the movement of dangerous goods by railways and other modes of transportation, but not including pipelines. I don't have good information and analyses on the comparative assessment. Probably some of your other witnesses would be better placed to answer that.

I would note that, of course, as part of our work in monitoring the safe movement of oil by railways, we look at the movements and where they are going to and coming from. Certainly, there is an evolution where sources of petroleum are changing. Sometimes they change more rapidly, and some of the uses where refineries are being retrofitted to use new sources of crude as well have an impact on where the goods need to be transported. There is an element an immediacy that railways serve. We commit to and have in place a robust, safe system for transporting all dangerous goods and regular types of heavy goods by rail. We feel that we have a safe system.

Senator Doyle: Including crude?

Ms. Kinney: Including crude oil.

Senator Doyle: An individual who appeared here a couple of weeks ago from Teamsters Canada recommended to the committee that railway cars be crash-tested like cars, buses and airplanes. In particular, he recommended that rail cars be crash-tested with oil onboard. Is there any reason that railcars are not crash-tested at this time?

Ms. Kinney: That's an interesting question. A significant number of tests and requirements are place for the various elements of the tank cars. If you set up a crash-testing system, which we have for automobiles, for example, you're looking at the

renseignements additionnels aux premiers intervenants pour qu'ils puissent intervenir en cas d'accidents. D'autres mesures seront prises très bientôt à cet égard.

Je vous suis reconnaissante de m'avoir invitée à m'adresser à vous aujourd'hui. Ensemble, nous pouvons renforcer notre système de transport et maintenir un système de transport sécuritaire, sûr, efficace et respectueux de l'environnement. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le vice-président : Merci, madame Kinney. Nous allons commencer la période des questions.

Le sénateur Doyle : Merci de votre déclaration. Il y a eu de nombreux désaccords sur la façon la plus sécuritaire de transporter le pétrole brut. Est-ce plus sécuritaire par rail ou par pipeline? Nous pourrions être tentés de croire que le transport par pipeline est préférable, compte tenu des volumes importants acheminés. Pour les volumes de pétrole brut des sables bitumineux, par exemple, le transport par pipeline n'est-il pas la seule solution? Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

Mme Kinney : Transports Canada est responsable du mouvement des marchandises dangereuses par chemin de fer et par d'autres moyens de transport, mais pas des pipelines. Je n'ai pas de renseignements et d'analyses fiables sur l'évaluation comparative. D'autres témoins seraient probablement mieux placés pour répondre à cette question.

Je souligne que, bien entendu, dans le cadre de notre travail pour surveiller le transport sécuritaire du pétrole par chemin de fer, nous devons surveiller les points de départ et les points d'arrivée. Il y a évidemment une évolution où les sources de pétrole changent. Parfois, elles changent plus rapidement, et le fait que des raffineries soient modernisées pour utiliser de nouvelles sources de pétrole aura également une incidence sur les endroits où les marchandises doivent être transportées. Il y a le facteur de la rapidité des chemins de fer. Nous nous engageons à avoir et nous avons un système robuste et sécuritaire pour le transport par chemin de fer de toutes les marchandises dangereuses et marchandises lourdes. Nous considérons que nous avons un système sécuritaire.

Le sénateur Doyle : Y compris le pétrole brut?

Mme Kinney : Y compris le pétrole brut.

Le sénateur Doyle : Une personne qui a témoigné il y a quelques semaines, de Teamsters Canada, a recommandé au comité que les wagons ferroviaires devraient faire l'objet d'essais de collision comme les automobiles, les autobus et les avions. Plus particulièrement, il a recommandé que les wagons ferroviaires avec du pétrole à bord fassent l'objet de ces essais. Y a-t-il une raison pour laquelle les wagons ferroviaires ne font pas l'objet de ces essais à l'heure actuelle?

Mme Kinney : C'est une question intéressante. Un grand nombre de tests et d'exigences sont en place pour divers éléments des wagons-citernes. Si vous mettez sur pied un système d'essais de collision, ce que nous avons pour les

standards that you work to, what speeds, what volumes, what type of terrain, and there is considerable variation in railways for that.

To date, the focus has been on the elements of the car and where weaknesses have been demonstrated, so top fittings, bottom fittings and valves. Some of those areas are where history has shown us that there are weaknesses in the car, so the strength of the steel, et cetera, its susceptibility to penetration, et cetera.

Those are the elements that the North American industry and regulators, working with our U.S. colleagues, have focused on in improving the tank cars.

Setting up a formal crash-testing program would be a complex endeavour and the outcomes of that would perhaps not always be applicable to general set-up of tank cars. It is something to think about.

Part of the Canada-U.S. work that we will be doing in terms of research is to look at some of these elements in time through some experimentation and some demonstrations for first responders. Some elements of that will be addressed in some of the plans currently in place.

Senator Doyle: How many inspectors does Transport Canada currently have on staff? Is that number sufficient for the department to perform its oversight role?

Ms. Kinney: Each year Transport Canada assesses our needs and looks at our inspection programs, oversight and the types of follow-up that you need to do to make sure you're following up on areas where there were compliance issues or questions. We currently have 135 rail safety inspectors on staff and people who do oversight in that area.

That is what we feel is appropriate at this point in time. There is work under way to look at further and future needs. That will be addressed shortly, but at this point — since the terrible events at Lac-Mégantic — we have done this type of yearly adjustment and we recruited staff as needed.

Senator Doyle: Thank you.

Senator Eggleton: First, let me ask you about Protective Directive No. 36, which is now being put into place. I think it's important, in terms of developing public confidence, that this information be made available and you've recognized that. You're going to bring it down to a quarterly basis where it would be released to the public.

What about the information that goes to first responders? Will it go in a timely fashion? Will they know what's coming down the track or will they just have a generic list of possibilities?

automobiles, par exemple, vous devez examiner les normes que vous utilisez pour déterminer la vitesse, les volumes, le type de terrain, et il y a d'importantes variations dans les chemins de fer en ce qui concerne ces facteurs.

Jusqu'à présent, on a mis l'accent sur les éléments du wagon et sur leurs faiblesses, donc les raccords supérieurs, les raccords inférieurs et les soupapes. Dans le passé, certains de ces éléments ont présenté des faiblesses, à savoir la résistance de l'acier, sa susceptibilité aux pénétrations, et cetera.

Ce sont les éléments sur lesquels l'industrie et les organismes de réglementation en Amérique du Nord, qui travaillent avec nos collègues américains, ont mis l'accent pour améliorer les wagons-citernes.

La mise sur pied d'un programme d'essais de collision sera une entreprise complexe et les résultats ne pourraient peut-être pas toujours être applicables à la configuration générale des wagons-citernes. C'est un aspect auquel il faut réfléchir.

Une partie du travail que le Canada et les États-Unis feront en matière de recherche consistera à examiner quelques-uns de ces éléments à temps en faisant des expériences et des démonstrations pour les premiers intervenants. Certains éléments seront abordés dans quelques-uns des plans actuellement en place.

Le sénateur Doyle : Combien d'inspecteurs Transports Canada a-t-il à l'heure actuelle? Le nombre d'inspecteurs est-il suffisant pour permettre au ministère de s'acquitter de son rôle de surveillance?

Mme Kinney : Chaque année, Transports Canada évalue les besoins et examine les programmes d'inspection, la surveillance et les types de suivi dont vous avez besoin pour assurer un suivi dans des secteurs où il y avait des problèmes de conformité ou des questions à régler. Nous avons actuellement 135 inspecteurs de la sécurité ferroviaire et membres du personnel qui peuvent faire de la surveillance dans ce secteur.

C'est l'effectif qui, d'après nous, est approprié pour le moment. Des travaux sont en cours pour examiner nos besoins additionnels et futurs. Nous nous pencherons sur ces besoins sous peu, mais pour le moment — depuis la tragédie survenue à Lac-Mégantic —, nous effectuons ce type d'ajustements et recrutons le personnel dont nous avons besoin.

Le sénateur Doyle : Merci.

Le sénateur Eggleton : Tout d'abord, permettez-moi de vous poser une question à propos de l'ordre de protection n° 36, qui est actuellement mis en place. Je pense qu'il est important, pour susciter la confiance de la population, que ces renseignements soient accessibles et que vous le reconnaissiez. Vous communiquerez ces données au public tous les semestres.

Qu'en est-il des renseignements qui sont transmis aux premiers intervenants? Leur seront-ils communiqués au moment opportun? Seront-ils au courant de ce qui s'en vient, ou auront-ils seulement une liste générique de possibilités?

Ms. Kinney: This has been a key issue for us all along, and we have worked closely with the Federation of Canadian Municipalities who has brought together some of the views from first responders. In addition, we set up an emergency task force that brought together the first responders and all of the other parties involved in the transportation of crude oil and have been working with them on how we can improve the system and what type of information is needed. Out of that, we have made continuous improvements to the previous protective direction that required certain specific timeliness of information to be shared.

I would say at this point in time we have a good system in place. It has been continuously improved as people have raised issues from municipalities and first responders. At this point in time there are two main forms of access to the actual contents of a particular tank car. One is through a railway application called AskRail. That has been made available to first responders so that if an accident were to occur they can go in and actually get information on the train consist, which is the overall manifest and the tank car individual components.

A second area of opportunity to obtain this information is through our CANUTEC, a 24-hour service, which has trained chemists sitting ready to answer calls from first responders. They also get information from the railways immediately after an accident — within minutes normally — and look at that and are able to provide information not only on individual cars but if, for example, a set of cars has been derailed and they may be having product mixing going on they can give advice on evacuation, distances and that type of thing.

From our information and our feedback at this point, we have good systems in place to provide the necessary information. With the further improvement of twice per year of that information when the railways have the database capability called for in PD 36, we should be able to address most known problems.

Senator Eggleton: Sounds good. The first responders, then, will know in a timely fashion. They get an alert that there has been a derailment, let's say, and they can immediately go online and find out what is there so they can respond in a timely manner?

Ms. Kinney: Yes.

Senator Eggleton: Okay. The public information, I take it, comes later. It's after all of this, and did you say it was going to move to a quarterly basis?

Ms. Kinney: There are two forms of information: the information for municipalities, first responders, and the planners for the first response. That information has much

Mme Kinney : C'est un grand problème pour nous depuis le début, et nous travaillons étroitement avec la Fédération des municipalités canadiennes qui a regroupé quelques-uns des points de vue des premiers intervenants. De plus, nous avons créé un groupe d'intervention d'urgence qui a réuni les premiers intervenants et toutes les parties concernées par le transport du pétrole brut et nous travaillons avec cette équipe pour trouver des moyens d'améliorer le système et le type de renseignements dont nous avons besoin. Dans le cadre de ces mesures, nous avons apporté continuellement des améliorations à l'ordre de protection précédent qui exigeait que les renseignements soient communiqués à temps.

Je dirais à ce moment-ci que nous avons un bon système en place. Il a continuellement été amélioré à mesure que les municipalités et les premiers intervenants ont soulevé des problèmes. Actuellement, il y a deux types d'accès principaux au contenu d'un wagon-citerne donné. Il y a notamment l'application que l'on appelle AskRail. Cette application est offerte aux premiers intervenants pour que si un accident survient, ils puissent obtenir cette information sur la feuille de travail, qui est le manifeste général, et l'information sur les composantes individuelles du wagon-citerne.

Nous pouvons également obtenir ces renseignements par l'entremise de CANUTEC, un service 24 heures sur 24 qui compte des chimistes formés prêts à répondre aux appels des premiers intervenants. Ils reçoivent également l'information des sociétés ferroviaires immédiatement après un accident — en l'espace de quelques minutes normalement —, les examinent et sont en mesure de fournir des renseignements non seulement sur les wagons mais si, par exemple, un ensemble de wagons ont déraillé et qu'il y a possibilité que des produits se mélangent, ils peuvent fournir des conseils sur l'évacuation et les distances, notamment.

À partir des renseignements et des observations que nous avons en ce moment, nous estimons avoir de bons systèmes en place pour fournir les renseignements nécessaires. En augmentant la fréquence de la communication de ces données de deux fois par année, étant donné que les sociétés ferroviaires ont les bases de données nécessaires exigées dans l'ordre de prévention n° 36, nous devrions être en mesure de régler les problèmes les plus connus.

Le sénateur Eggleton : Voilà qui est bien. Les premiers répondants seront alors informés rapidement. Ils recevront une alerte qu'il y a eu un déraillement, par exemple, et ils pourront aller immédiatement en ligne pour savoir ce qui se passe afin de pouvoir intervenir rapidement?

Mme Kinney : Oui.

Le sénateur Eggleton : Bien. J'imagine que les renseignements publics arrivent plus tard. Ils arrivent après tout cela, et avez-vous dit qu'ils seront communiqués sur une base semestrielle?

Mme Kinney : Il y a deux types d'information : les renseignements pour les municipalités et les premiers intervenants, et ceux pour les planificateurs de l'intervention

more detail and more volumes and types of dangerous goods. That will be made available to municipalities and their members twice a year by 2018.

The information to the public is currently being made available on the top 10 list of dangerous goods being moved through the community, but not necessarily broken down by specifics of when, where and by what volume.

Senator Eggleton: That sounds very good.

Let me ask you about fatigue management. Why isn't fatigue management dealt with for railways? We do it for airplane pilots and truck drivers. It's an issue that their union representatives have raised and given us all sorts of anecdotes of things that are rather unsettling because it could lead to further accidents.

Why don't you do fatigue management and put hours of restrictions?

Ms. Kinney: I will answer in general and, if you would like more details, we can turn to Brigitte Diogo, who is the director general responsible.

Right now we have in place two areas that particularly speak to this. We have work/rest rules in place that set limitations and requirements, and we can go into more detail if you like. The second area is in the new Railway Safety Management System Regulations that came into force last year. Under that there is a requirement for the railways to consider fatigue management science and fatigue management principles in developing the schedules for their workers. That is just coming into force as this new regulation has come into place and we will be looking at how it is being implemented, how well it's working and the effectiveness over the next year.

In general, as we've looked at the very many elements that go into making for safe transportation, we have looked at the physical issues, train securement, tank car standards and many other areas, as we've talked about and as you're aware of, but the areas of fatigue and the implications that that may have to the human factor is certainly an area of continued interest and an area we will be doing more work on and bringing focus to.

Senator Eggleton: I would like to know a bit more detail, because we found certainly in Lac-Mégantic that you can't always rely on the railway companies, on a volunteer basis, to get everything right. There have been other incidents as well.

d'urgence. Ces renseignements sont beaucoup plus détaillés et plus nombreux et portent sur les types de marchandises dangereuses. Ils seront communiqués aux municipalités et à leurs membres plus tard, à raison de deux fois par année d'ici 2018.

Les renseignements communiqués au public sont actuellement disponibles sur la liste des 10 principales marchandises dangereuses qui sont transportées et traversent les communautés, mais n'offrent pas nécessairement des données précises sur le moment, l'endroit et les volumes.

Le sénateur Eggleton : Cela semble excellent.

Permettez-moi de vous poser une question au sujet de la gestion de la fatigue. Pourquoi ne faisons-nous pas de gestion de la fatigue pour les chemins de fer? Nous le faisons pour les pilotes d'avion et les camionneurs. C'est un problème que leurs représentants syndicaux ont soulevé et pour lequel ils nous ont fourni toutes sortes d'exemples qui sont assez inquiétants, car ils pourraient mener à d'autres accidents.

Pourquoi ne faites-vous pas de gestion de la fatigue et ne fixez-vous pas des limites d'heures de travail?

Mme Kinney : Je vais répondre à cette question de façon générale et, si vous voulez obtenir plus de détails, nous pouvons demander à Brigitte Diogo de répondre, car elle est la directrice générale responsable.

À l'heure actuelle, nous avons deux mesures en place. Nous avons des règles relatives aux heures de travail et de repos qui fixent des limites et des exigences, et nous pouvons vous fournir plus de détails à ce sujet si vous le voulez. Deuxièmement, il y a des mesures à cet égard dans le nouveau Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire qui est entré en vigueur l'an dernier. Conformément à ce règlement, les sociétés ferroviaires sont tenues de tenir compte des données scientifiques et des pratiques en matière de gestion de la fatigue lorsqu'elles établissent les horaires de leurs travailleurs. Cette exigence vient d'être mise en œuvre avec la mise en place de ce nouveau règlement, et nous examinerons la façon dont il est mis en œuvre et son efficacité au cours de la prochaine année.

De façon générale, alors que nous examinons les nombreux éléments qui entrent en ligne de compte pour assurer la sécurité du transport, nous nous sommes penchés sur les problèmes physiques, l'immobilisation des trains, les normes relatives aux wagons et de nombreux autres éléments. Comme nous en avons discuté avec vous et comme vous le savez, la fatigue et les répercussions qu'elle peut avoir sur les ressources humaines constituent certainement un secteur qui suscite un intérêt soutenu, où plus de travail sera fait et sur lequel nous attirerons l'attention.

Le sénateur Eggleton : J'aimerais obtenir un peu plus de détails, car nous nous sommes certainement aperçus à Lac-Mégantic que nous ne pouvons pas toujours nous fier aux sociétés ferroviaires pour prendre, sur une base volontaire, toutes les mesures qui

We regulate it, though, in terms of air pilots. Why wouldn't we regulate these as well?

Tell me what you are doing and how it helps, versus what we would be doing as a straight-out requirement?

Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety, Transport Canada: Maybe I can talk about what we will be doing. We are indeed looking at this issue. It's a very complex issue and we need to gather some information to have evidence-based regulation or a policy.

In September we will be bringing the industry and the unions together under the Advisory Council on Railway Safety. One of the items on the agenda will be fatigue.

We've been trying to address this issue over the last year under that heading. There was a working group set up, but they could not agree on what recommendations needed to be brought forward.

Transport Canada will be going back in terms of the evidence, how we can gather that evidence and compare it with other industries: What is happening in other modes and what can we learn from that? As well, Transport Canada will look at how we compare with other jurisdictions or countries, so learning from all the work that is happening in the U.S.

In the meantime, the safety management system has a component on fatigue. Starting in the next few weeks, as part of our audits of the safety management system, we will be looking at the fatigue management plans.

Senator Eggleton: What other countries have fatigue management? What do the United States, the United Kingdom or some of the other European countries do?

Ms. Diogo: I don't know so much about the other countries yet, however we know there are studies happening in the U.S. Our counterpart in the U.S., the Federal Railroad Administration, has just issued a call for a proposal on sleep apnea, et cetera.

We will be taking a look. I think there are some institutions in Canada in terms of what is being done at certain universities. So how can we bring all that knowledge together and move forward in a constructive way?

Senator Eggleton: Please expedite this. I think it is important.

Senator Mercer: I was surprised at the answer to one of Senator Doyle's questions about the comparison between pipeline safety and rail. While pipelines are not regulated by Transport Canada, one would have thought there would have been a comparison of that, particularly following the tragedy at Lac-Mégantic. That is a comment more than a question.

s'imposent. Il y a eu d'autres incidents également. Les pilotes sont réglementés. Pourquoi ne réglementons-nous pas les chemins de fer également?

Veillez me parler des mesures que vous avez prises et de leur utilité comparativement aux mesures qui seraient prises pour répondre aux exigences.

Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire, Transports Canada : Je pourrais parler des mesures que nous prendrons. Nous nous penchons sur la question. C'est une question très complexe et nous devons recueillir des renseignements en vue d'élaborer des règlements ou une politique fondée sur des données probantes.

En septembre, nous réunirons les intervenants de l'industrie et les syndicats dans le cadre du Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire. L'un des points à l'ordre du jour sera la fatigue.

Nous avons tenté d'aborder ce problème tout au long de l'année dans cette rubrique. On a formé un groupe de travail, mais ses membres n'ont pas réussi à s'entendre sur les recommandations qui devaient être formulées.

Transports Canada reviendra sur la question des données probantes pour déterminer comment elles peuvent être obtenues et comparées à celles d'autres industries. Nous tenterons de nous faire une idée de la situation d'autres modes de transport et d'en tirer des leçons. De plus, Transports Canada comparera notre situation à celle d'autres États ou d'autres pays, et tentera de tirer des leçons des travaux qui sont menés aux États-Unis.

Pendant ce temps, le système de gestion de la sécurité comporte un volet sur la fatigue. Au cours des prochaines semaines, dans le cadre de nos audits sur le système de gestion de la sécurité, nous examinerons les plans de gestion de la fatigue.

Le sénateur Eggleton : Quels autres pays ont un système de gestion de la fatigue? Que font les États-Unis, le Royaume-Uni ou d'autres pays européens à cet égard?

Mme Diogo : Je n'ai pas encore beaucoup d'information sur ce que font les autres pays, mais nous savons que des études sont menées aux États-Unis. En effet, notre homologue américain, la Federal Railroad Administration, vient de lancer un appel de proposition de recherche sur l'apnée du sommeil, et cetera.

Nous jetterons un coup d'œil là-dessus. Je crois que certains établissements canadiens, par exemple certaines universités, effectuent également des travaux à cet égard. Nous chercherons donc des moyens de réunir ces connaissances et de progresser de manière constructive.

Le sénateur Eggleton : Veuillez accélérer les choses. Je crois que c'est important.

Le sénateur Mercer : J'ai été surpris de la réponse fournie à l'une des questions du sénateur Doyle, c'est-à-dire celle qui cherchait à savoir si on avait comparé le transport par pipeline et le transport par train pour déterminer le moyen de transport le plus sécuritaire. Même si Transports Canada ne s'occupe pas de la réglementation des pipelines, on pourrait s'attendre à ce qu'une

I also want to talk about Senator Eggleton's first question. You talked about a system that is in place for first responders. How often is the system tested?

Ms. Kinney: That's a good question. The individual municipalities have their own emergency planning and exercise processes. We have worked with the first responders, through the Emergency Response Task Force, to look at how can we assist with some of those training and exercise opportunities. The railways have exercises as well.

I don't have a frequency, offhand. I am sure there is overlap between the different sources of exercises.

Senator Mercer: It would seem to me, though, that Transport Canada should be monitoring and making sure that they have been tested, that there is a minimum amount of testing going on and that there are first responders on the ground who are properly trained and aware of this system.

I can't think of an incident right now, but we know that there have been instances where good systems have been put in place. If the people haven't been trained and are not aware of how the system works, it doesn't matter.

Ms. Kinney: I hope it doesn't sound like moving off the issue, but one of the reasons that the Emergency Response Task Force was established was to bring forward and bring in the Federation of Canadian Municipalities, the Canadian Association of Chiefs of Police, Aboriginal volunteer firefighters and the people who do emergency response on behalf of the shippers, railways and many others, because many of these issues do not rest under the jurisdiction of Transport Canada.

Municipal first response capability is not part of what we regulate or require. However, it is an area where we can help and show leadership. By bringing everyone together, we would then propose this type of work be done. We help with it by developing exercise protocols and training standards with this larger group of people, but we need to bring everyone who has responsibility to the table.

Senator Mercer: I guarantee you that if another Lac-Mégantic happens and the local people have not been properly trained, Transport Canada will be in somebody's sights. I am just saying that. I think you need a better system of training.

telle comparaison ait déjà été établie, surtout après la tragédie qui s'est produite à Lac-Mégantic. Ce n'était pas vraiment une question, mais plutôt un commentaire.

J'aimerais également parler de la première question posée par le sénateur Eggleton. Vous avez dit qu'il existait un système pour les premiers intervenants. À quelle fréquence vérifie-t-on ce système?

Mme Kinney : C'est une bonne question. Chaque municipalité a son propre plan et ses processus d'exercice d'intervention en cas d'urgence. Nous avons collaboré avec les premiers intervenants par l'entremise du Groupe de travail sur les interventions d'urgence, afin de déterminer comment nous pouvons favoriser des occasions de formation et d'exercices. Les compagnies de chemin de fer organisent également des exercices d'intervention.

Je ne connais pas la fréquence à laquelle on vérifie le système. Toutefois, je suis certaine que les différentes sources d'exercices se chevauchent.

Le sénateur Mercer : Il me semble toutefois que Transports Canada devrait exercer une surveillance et s'assurer que le système a été vérifié, qu'on a effectué un nombre minimum de tests et que les premiers intervenants sur le terrain ont reçu une formation adéquate et qu'ils connaissent le système.

Je ne peux pas penser à un exemple précis d'incident en ce moment, mais nous savons que des accidents se sont produits même lorsque de bons systèmes avaient été mis en place. Si les gens n'ont pas reçu la formation adéquate ou s'ils ne connaissent pas le fonctionnement du système, cela ne sert à rien.

Mme Kinney : J'espère que je ne vous donne pas l'impression de m'écarter du sujet, mais on a notamment formé le Groupe de travail sur les interventions d'urgence pour obtenir la contribution de la Fédération canadienne des municipalités, de l'Association canadienne des chefs de police, des pompiers volontaires autochtones et des personnes qui s'occupent des interventions d'urgence au nom des expéditeurs, des compagnies de chemins de fer et de nombreux autres organismes, car un grand nombre de ces enjeux ne relèvent pas de Transports Canada.

La capacité de première intervention des municipalités n'est pas visée par nos règlements ou nos exigences. Toutefois, c'est un domaine dans lequel nous pouvons être utiles et faire preuve de leadership. Après avoir réuni tous les intervenants, nous leur proposerons d'accomplir ce type de travail. Nous aidons ce groupe élargi en élaborant des protocoles d'exercice et des normes en matière de formation en collaboration avec ses membres, mais nous devons obtenir la participation de tous les intervenants qui ont une responsabilité dans ce domaine.

Le sénateur Mercer : Je vous garantis que si un autre accident comme celui de Lac-Mégantic se produit et que les travailleurs locaux n'ont pas reçu la formation appropriée, Transports Canada sera dans le collimateur de quelqu'un. C'est tout ce que je dis. Je crois qu'il vous faut un meilleur système de formation.

I don't know if you are aware of a document called *Canada's Top 10 Barriers to Competitiveness for 2016*, produced by the Canadian Chamber of Commerce. In it they list a number of things that need to happen, but number 4 on their list of barriers is "Canadian resources cannot get to world markets."

I won't quote the whole document because it is a page and a half long. It says:

Canada's . . . future economic prosperity depends upon its ability to provide reliable infrastructure to allow Canadian energy resources to fuel Asian economic growth at world market prices.

The fundamental problem here is that Canadians sometimes think that we sell our gas and oil to the Americans. We do: at a discount. I'd like to sell it at full price to people elsewhere in the world. Let's get the true market value.

Are you aware of this document? It deals directly with the transportation of dangerous goods.

Ms. Kinney: I think the people best placed to speak to that particular issue would be Natural Resources Canada.

I would like to mention — and it goes back to your initial point when you opened your remarks — that Transport Canada is concerned and responsible for making sure that even if one crude oil tank car is moved on the tracks that there is a regime and training in place and that it is moved safely.

There were crude oil transports before 2012 and before the great increase that occurred at that point, and there would continue to be, likely, some level of crude oil transport regardless of how many pipelines there were and where they were. Our role is to focus on making sure that all of those are safe, and we are not implicated in the issue of how that energy gets to market.

Senator Mercer: Thank you very much. You have a tough job. I don't want to sound critical. I am trying to sound supportive.

Senator Black: Thank you for being here. As my colleague Senator Mercer indicated, thank you for the work you do. It is very important for Canadians.

As you know, we are looking at — and I am putting this for the purpose of the record — "a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada." I would like to focus, please, on the availability of rail to get product from principally Fort McMurray to the West Coast and the East Coast of Canada.

Je ne sais pas si vous connaissez un document intitulé *Les 10 principaux obstacles à la compétitivité pour 2016*; il est produit par la Chambre de commerce du Canada. Dans ce document, la chambre énumère plusieurs mesures qui doivent être prises, mais le quatrième élément sur la liste des obstacles, c'est « [l]es ressources canadiennes n'atteignent pas les marchés mondiaux ».

Je ne citerai pas ce point au complet, car il s'étend sur une page et demie. Toutefois, on peut lire ceci :

La prospérité économique future du Canada dépend de sa capacité à fournir une infrastructure fiable pour permettre aux ressources énergétiques du pays d'éperonner la croissance économique de l'Asie aux cours mondiaux.

Le problème fondamental dans ce cas-ci, c'est que les Canadiens pensent parfois que nous vendons notre pétrole et notre gaz aux Américains. Nous le faisons, mais à rabais. J'aimerais que nous vendions ces produits au plein prix ailleurs dans le monde. Nous devrions obtenir la juste valeur marchande.

Connaissez-vous ce document? Il concerne directement le transport des matières dangereuses.

Mme Kinney : Je crois que les personnes les mieux placées pour parler de cet enjeu seraient les représentants de Ressources naturelles Canada.

J'aimerais mentionner — et cela revient au point que vous avez fait valoir au début de votre commentaire — que Transports Canada est responsable de mettre en œuvre les mesures appropriées et la formation adéquate même si un seul wagon-citerne de pétrole brut se trouve sur le chemin de fer, afin d'assurer la sécurité du déplacement.

On transportait du pétrole brut avant 2012 et avant la grande relance qui s'est amorcée à ce moment-là, et peu importe le nombre de pipelines et leur emplacement, on continuera probablement à transporter une certaine quantité de pétrole brut. Notre rôle consiste à veiller à ce que tous ces modes de transport soient sécuritaires, et nous n'avons rien à voir dans la façon dont cette énergie atteint le marché.

Le sénateur Mercer : Merci beaucoup. Vous avez un travail difficile. Je ne veux pas vous critiquer; j'essaie plutôt de vous offrir mon soutien.

Le sénateur Black : Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Comme mon collègue, le sénateur Mercer, l'a indiqué, nous vous remercions de votre travail. C'est un travail très important pour les Canadiens.

Comme vous le savez, notre étude porte sur l'élaboration — et j'aimerais ajouter cela au compte rendu — « d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada. » J'aimerais donc me concentrer, si vous le voulez bien, sur la disponibilité des chemins de fer qui permettent de transporter ce produit de Fort McMurray, en particulier, jusqu'à la côte Ouest et la côte Est du Canada.

If I have a carload of oil that I want to get to either the East or West Coast, can you confirm for me that that can be done today?

Ms. Kinney: It's a different way of looking at how we do this work. To be frank, it is more on our economic analysis side and policy side of the department. To my understanding, it is possible now. There are many routes that can be taken and many relationships between different carriers that can be connected.

It is my understanding that that may be possible, but I haven't looked at that question so I am not in a good position to answer that, sorry.

Senator Black: Fair enough. Would any of your colleagues be able to address that?

You are saying maybe we would be able to get it here, put it on another short line and somehow get it to the main line and get it there.

Ms. Kinney: If there is railway there, it should be able to be moved on the railway.

Senator Black: But you don't know whether that's possible today?

Ms. Kinney: No, I don't.

Senator Black: Whereas a pipeline from Fort McMurray to the East or West Coast, we know it would get there. You would agree with that?

Ms. Kinney: Pipelines go where they are going.

Senator Black: Absolutely. I am a little surprised that your department doesn't have a view on whether or not pipelines are a more efficient and safe way to transport crude oil rather than rail, because there is a great deal of data on that point. We have heard a great deal of data here. I would just observe that I'm surprised you don't have a view on that issue, but you don't.

Ms. Kinney: As I said, our role is to look at the transportation on the modes that we are responsible for: marine, aviation and rail, in this particular case. It is important to us that every carload be moved safely. That is really not an issue that particularly is addressed to Transport normally.

Senator Black: Very well. I can appreciate that.

As you know, we are hearing a lot of conversation in the public, and certainly through the media, about driverless cars. I am interested to know your department's thinking around the role that innovation can and should play in the transport of dangerous goods by rail.

Si je souhaitais envoyer un wagon rempli de pétrole sur la côte Est ou sur la côte Ouest, pourriez-vous me confirmer que ce serait possible aujourd'hui?

Mme Kinney : C'est une façon différente de considérer la façon dont nous faisons ce travail. Pour être honnête, cela concerne surtout la capacité d'analyse et les politiques du ministère. D'après ce que je comprends, c'est maintenant possible. En effet, de nombreuses routes peuvent être utilisées et de nombreux liens entre différents transporteurs peuvent être établis.

D'après ce que je comprends, cela pourrait être possible, mais je n'ai pas étudié cette question, et je ne suis donc pas en mesure d'y répondre. Je suis désolée.

Le sénateur Black : D'accord. Est-ce que l'un de vos collègues serait en mesure de répondre à la question?

Vous dites qu'il serait possible de l'amener ici, de passer par un autre chemin de fer local et ensuite de rejoindre la voie principale pour amener le produit à destination.

Mme Kinney : S'il y a un chemin de fer là-bas, il devrait être possible de l'envoyer par chemin de fer.

Le sénateur Black : Mais vous ne savez pas si c'est possible aujourd'hui?

Mme Kinney : Non, je ne le sais pas.

Le sénateur Black : Mais si nous utilisons un pipeline de Fort McMurray jusqu'à la côte Est ou la côte Ouest, nous saurions que le produit serait livré à destination. Êtes-vous d'accord avec cela?

Mme Kinney : Les pipelines vont où ils vont.

Le sénateur Black : Absolument. Je suis un peu surpris que votre ministère n'ait pas d'opinion sur la question de savoir si les pipelines représentent un moyen plus efficace et plus sécuritaire que le train pour transporter du pétrole brut, car il existe de nombreuses données sur cette question. On nous a communiqué de grandes quantités de données à cet égard. J'aimerais seulement souligner que je suis surpris que vous n'ayez pas d'opinion à cet égard, mais vous n'en avez pas.

Mme Kinney : Comme je l'ai dit, notre rôle consiste à examiner les modes de transport dont nous sommes responsables, à savoir le transport maritime, aérien et ferroviaire, dans ce cas particulier. Il est important pour nous que chaque chargement de wagon soit transporté de façon sécuritaire. Ce n'est vraiment pas une question dont s'occupe habituellement Transports Canada.

Le sénateur Black : Très bien. Je comprends.

Comme vous le savez, nous entendons beaucoup parler, au sein de la population et certainement dans les médias, des voitures sans conducteur. J'aimerais connaître l'avis de votre ministère sur le rôle que l'innovation pourrait et devrait jouer dans le transport des matières dangereuses par train.

Ms. Kinney: I think it would be generally held to go largely, without saying, that innovation is key. Technology and other innovations have made tremendous steps forward in the safety of movement of people and goods over the next number of decades, and there have been very significant improvements in that area.

Some of the improvements in safety have come from work we have done through regulations and other things, but some of those regulations require innovation and new technology. Certainly that is a key element that we need to go over in the future to continually improve the safety record.

Senator Black: Tell us specifically what your department is doing in respect of innovation. Let's take the excellent questions my colleague asked on fatigue.

If we had driverless trains, there would be no fatigue because there would be no drivers. One could argue that they could be safer. Tell us what you're doing specifically around innovation.

Ms. Kinney: There are various areas we're working on now. We have a small organization that focuses on research and development and works with the rail industry and others to look at future investigation of types of braking, wayside detectors and other types of new innovation in rail track management and rail operation, track assessment types of new ultrasound and radars, et cetera. That is one area of work going on with a number of projects under the research and development group.

There's research going on substantially both within the transportation of dangerous goods group that is looking at the properties of crude oils and volatility, as well as looking at some areas in terms of testing and ensuring that we have the right methods for testing and classification. There are bigger and broader studies we are working on with the United States on those areas. We work as well with universities and others doing more research.

Senator Black: That's great to hear. We've heard a fair bit of conversation here and in the public around the concept of a northern corridor. The concept is for an infrastructure corridor to be established likely 300 to 400 kilometres or miles north of the U.S. border. We have a corridor now that is about 150 miles from the U.S. border. Canada would establish a new corridor, where there would be a rail link from coast to coast. Do you have any view on that?

Ms. Kinney: It would be premature to express any views on that. It's something with a lot of study yet to do be done.

Senator Black: We have heard suggestions that a better way to regulate rail transport in Canada, rather than being so prescriptive — and you know what I mean by that — would be

Mme Kinney : Je crois qu'on serait généralement et incontestablement d'avis que l'innovation est l'élément clé. La technologie et d'autres innovations ont permis de réaliser des progrès importants en matière de transport sécuritaire des personnes et des marchandises au cours des décennies, et on a apporté de grandes améliorations dans ce domaine.

Certaines des améliorations liées à la sécurité proviennent de travaux que nous avons menés par l'entremise de règlements et d'autres initiatives, mais certains de ces règlements exigent de faire preuve d'innovation et d'utiliser de nouvelles technologies. Il s'agit certainement d'un élément clé sur lequel nous devons nous pencher pour continuer d'améliorer le bilan de sécurité.

Le sénateur Black : Veuillez nous parler des initiatives en matière d'innovation concrètes entreprises par votre ministère. Revenons par exemple sur les excellentes questions sur la fatigue posées par mon collègue.

Si nous utilisions des trains sans conducteur, le problème de la fatigue ne se poserait pas, car il n'y aurait pas de conducteur. On pourrait faire valoir que ce moyen de transport serait plus sécuritaire. Veuillez nous parler de vos activités liées à l'innovation.

Mme Kinney : Nous travaillons sur plusieurs projets en ce moment. Nous avons un petit organisme qui se concentre sur la recherche et le développement et qui collabore avec l'industrie ferroviaire et d'autres industries, afin d'examiner de nouveaux types de freins et de systèmes de détection en voie et d'autres types d'innovations liés à la gestion, à l'exploitation des chemins de fer et à l'évaluation de la voie, de nouveaux types d'appareils à ultrasons et de radars, et cetera. Le groupe de recherche et développement a lancé plusieurs projets dans ce domaine.

De nombreuses recherches sont menées par le groupe qui se penche sur le transport des matières dangereuses et qui examine les propriétés du pétrole brut et sa volatilité. Il vérifie également si les bonnes méthodes sont utilisées pour les tests et la classification. Il y a aussi des études plus élargies en collaboration avec les États-Unis dans ces domaines. Nous collaborons également avec des universités et d'autres organismes qui mènent d'autres recherches.

Le sénateur Black : C'est excellent. Nous avons beaucoup entendu parler, ici et au sein de la population, de la notion d'un corridor du Nord. Il s'agit d'un corridor d'infrastructure qui serait probablement établi à 300 ou 400 kilomètres — ou milles — au nord de la frontière américaine. Nous avons actuellement un corridor à environ 150 milles de la frontière américaine. Le Canada créerait un nouveau corridor qui permettrait de relier le pays par chemin de fer d'un océan à l'autre. Avez-vous une opinion à cet égard?

Mme Kinney : Il est trop tôt pour exprimer une opinion à cet égard. Il reste beaucoup d'études à mener dans ce domaine.

Le sénateur Black : On a laissé entendre qu'il existe une meilleure façon de réglementer le transport par train au Canada, car au lieu de prendre des règlements aussi normatifs — vous

to change the tack altogether. An expectation that the following result will be achieved, and railways you figure out how you're going to get that done. What's your view on that?

Ms. Kinney: That's an important facet of how we need to look at the regulations and the appropriate steps to take. Transport Canada does use prescriptive or detailed requirements, such that you must do X or have fences this high; and in some areas we have a broader approach.

We also have management-based regulations where we set out a framework and you have to follow the framework. That's the technical name for Railway Safety Management System Regulations in place now. They say how to manage your safety, do risk assessments and do something about it. We do not say what to do but that you have to have a system in place to properly manage. Also, there are performance-based regulations where we talk about the outcome. We believe there are benefits to performance-based regulations. Where appropriate, that's an approach we take.

Senator Black: What do you think the preferable route would be?

Ms. Kinney: My view as a regulator, and through the work we've done across various modes, is that you have different kinds of regulations that are well-suited for different kinds of objectives. In some cases if, through experience of incidents, accident reporting and investigations, you know that this type of equipment is the essential piece to promoting safety, you can do a prescriptive regulation and say, "This is what you must do."

However, if there are a number ways to achieve that outcome, four or five different ways, and you want to leave flexibility to be the most effective and efficient for an operator, then you can use performance-based regulations. It goes to the kind of objective you're trying to achieve.

Senator Black: Is there a trend?

Ms. Kinney: There has been a trend to move toward more performance-based regulations and certainly the management-based regulations, which we call "safety management systems." Those are added to the base of prescriptive regulation. I wouldn't want to suggest that we would not need prescriptive regulations. It's typically a layering of types of regulations that get at different kinds of problems.

Senator Unger: I would like to go back to an earlier discussion with regard to first responders and whether they are being trained. I believe they are being trained, because a few months ago in Edmonton on talk radio there was a discussion about first

savez ce que je veux dire —, nous pourrions changer complètement de tactique. Nous pourrions exiger certains résultats, et il reviendrait aux compagnies de chemin de fer de trouver un moyen de les atteindre. Qu'en pensez-vous?

Mme Kinney : C'est un point important dont il faut tenir compte lorsque nous nous penchons sur les règlements et les mesures qu'il faut prendre. Transports Canada a recours à des exigences normatives ou détaillées, par exemple nous exigeons qu'une chose précise soit faite ou nous précisons la hauteur d'une barrière qui doit être installée. Par contre, dans d'autres domaines, nous utilisons une approche plus large.

Nous avons également des règlements axés sur la gestion qui établissent un cadre de travail qui doit être suivi. C'est le nom technique du Règlement sur le système de gestion de la sécurité ferroviaire, qui indique comment gérer la sécurité, mener des évaluations du risque, et cetera. Nous exigeons l'installation d'un système de gestion approprié, mais nous n'imposons pas de système en particulier. De plus, nous avons des règlements axés sur le rendement dans lesquels nous énonçons les résultats attendus. Nous croyons que les règlements axés sur le rendement offrent certains avantages. Lorsque c'est approprié, nous utilisons cette approche.

Le sénateur Black : À votre avis, quelle serait la démarche appropriée?

Mme Kinney : À titre de membre d'un organisme de réglementation, et en raison des travaux que nous avons effectués sur plusieurs modes de transport, je suis d'avis qu'il existe différents types de règlements qui conviennent bien à différents types d'objectifs. Dans certains cas, si, par l'entremise d'incidents, de rapports d'accident et d'enquêtes, nous savons qu'un certain type d'équipement est essentiel au maintien de la sécurité, nous pouvons prendre un règlement normatif qui oblige la mise en œuvre d'une mesure précise.

Toutefois, s'il y a plusieurs façons d'atteindre un résultat, peut-être quatre ou cinq différentes façons, et que nous souhaitons laisser à un exploitant la liberté de choisir le moyen le plus efficace, nous pouvons utiliser des règlements axés sur le rendement. Cela dépend du type d'objectif que nous tentons d'atteindre.

Le sénateur Black : A-t-on observé une tendance?

Mme Kinney : La tendance est de favoriser les règlements axés sur le rendement et certainement les règlements axés sur la gestion, que nous appelons des systèmes de gestion de la sécurité. Ils sont ajoutés aux règlements normatifs de base. Je ne veux pas donner l'impression que nous n'avons pas besoin des règlements normatifs. Habituellement, nous utilisons une combinaison de plusieurs types de règlements qui visent différents types de problèmes.

La sénatrice Unger : J'aimerais revenir sur la question de savoir si les premiers intervenants reçoivent une formation. Je crois qu'ils reçoivent une formation, car il y a quelques mois, dans le cadre d'une émission de radio diffusée à Edmonton, on discutait

responders being involved with new regulations. I listened because I was interested, and it sounded to me as if that process had started.

You also mentioned that an advisory council was established but that they couldn't agree. On what could they not agree?

Ms. Kinney: I'll just point out that, yes, a lot of work is being done in association with first responders and municipalities. The rail and shipping companies also do a lot of training and provide a lot of opportunity on that. The work of this task force that we set up has allowed the first responders to have a direct voice in the development of some of the regulations, some of the emergency assistance response program and how well that works, and what competencies are required. We had an Exercise Vulcan that brought together a large number of first responders, et cetera. That work is well under way and is incorporating the needs and views of first responders.

In terms of the advisory council, I can ask Ms. Diogo to respond.

Ms. Diogo: There is the Advisory Council on Railway Safety. The council established a working group on fatigue. That working group was to study the issue of fatigue and bring back recommendations on how we can address this issue in the industry going forward.

The group did some preliminary work but came to a stalemate because they could not come up with recommendations for considerations on how to address that fatigue.

Senator Unger: Do you know what that stalemate was about?

Ms. Diogo: There were a number of reasons they could not make further progress. As such, Transport Canada decided to dismantle the working group and bring forward its options on how to move forward.

Senator Unger: You then established the Emergency Response Task Force.

Ms. Diogo: These are two separate issues. The fatigue side is rail operations; and the emergency response side is transportation of dangerous goods and how to respond in the case of an emergency.

Senator Unger: Ms. Kinney, you talked about new flammability tests. However, do you agree that the crude carried in those rail cars in the Lac-Mégantic disaster were from the United States and known to be highly flammable and that cannot be said, for example, about Alberta crude?

Ms. Kinney: That's a very complicated question to answer.

du fait que les premiers intervenants participaient à l'élaboration de nouveaux règlements. J'ai écouté l'émission, car cela m'intéressait, et il m'a semblé que le processus avait été lancé.

Vous avez également mentionné qu'un conseil consultatif avait été formé, mais que ses membres ne pouvaient pas se mettre d'accord. Quel était le point sur lequel ils ne pouvaient pas s'entendre?

Mme Kinney : J'aimerais seulement souligner qu'effectivement, de nombreux travaux sont menés en collaboration avec des premiers intervenants et des municipalités. Les compagnies de chemin de fer et les entreprises d'expédition offrent également beaucoup de formation et de nombreuses occasions à cet égard. Le travail accompli par le groupe de travail que nous avons mis sur pied a permis aux premiers intervenants de donner directement leur avis sur l'élaboration de certains règlements, sur une partie du programme d'aide en cas d'urgence et sur son fonctionnement, ainsi que sur les compétences requises. Nous avons organisé un Exercice Vulcan qui a réuni un grand nombre de premiers intervenants, et cetera. Ces travaux vont bon train et ils tiennent compte des besoins et des points de vue des premiers intervenants.

Pour ce qui est du conseil consultatif, je vais demander à Mme Diogo de répondre à la question.

Mme Diogo : Il y a le Conseil consultatif sur la sécurité ferroviaire. Le conseil a formé un groupe de travail chargé d'étudier la question de la fatigue et de formuler des recommandations sur la façon de remédier à la situation dans l'industrie pour les années à venir.

Le groupe a fait quelques travaux préliminaires, mais il est arrivé à une impasse, car il n'a pas réussi à formuler des recommandations sur la façon de prévenir la fatigue.

La sénatrice Unger : Savez-vous qu'est-ce qui a mené à cette impasse?

Mme Diogo : Il n'a pas pu aller plus loin pour différentes raisons. Transports Canada a donc décidé de dissoudre le groupe de travail et de proposer des avenues possibles pour faire avancer les choses.

La sénatrice Unger : Vous avez alors formé le Groupe de travail sur les interventions d'urgence.

Mme Diogo : C'est un enjeu distinct. La question de la fatigue renvoie aux activités ferroviaires, tandis que les interventions d'urgence renvoient au transport des matières dangereuses et à la manière d'intervenir en cas d'urgence.

La sénatrice Unger : Madame Kinney, vous avez parlé des nouveaux essais d'inflammabilité. Cependant, le pétrole brut transporté dans les wagons qui ont déraillé à Lac-Mégantic provenait des États-Unis et il est reconnu pour être hautement inflammable. Convenez-vous qu'on ne peut pas en dire autant du pétrole brut de l'Alberta, par exemple?

Mme Kinney : Il est très difficile de répondre à cette question.

I would say that at the time of the Lac-Mégantic incident, there was not the broad awareness of the level of volatility of crudes that come from the Bakken field, from this particular location. I would note that the Bakken fields and some of those types of crude do come from fields in Canada, so this is not limited to the U.S.

One question we had after Lac-Mégantic and some early work that was established was for the dangerous goods group to do a sampling survey and look at the components of the crude across Canadian sources, the volatility, how that worked and, in particular, how our testing methods capture the gases that may be present in those liquids. I won't go into the technicalities, but there is a significant question because the standards set were based on an international assumption that most crude oils are consistent and similar, like refined products.

In fact, however, crudes are highly variable, so our testing methods needed more work. That work has been done in conjunction with the U.S. We found that there are very different levels of volatility, levels of sulphur in some and some other areas of interest and concern in Canada. That research is now feeding into determining how we should approach that.

Senator Unger: But that train was carrying —

Ms. Kinney: North Dakota crude.

Senator Unger: Yes, thank you.

With regard to this study that has just been completed, is that information available?

Ms. Kinney: I believe the initial results of the sampling, which was a small number of samples, is available on our website. We could probably provide that link and, if not, we can provide the committee with a summary of that information.

Senator Unger: I would appreciate that.

Would you say there was a lack of communication with regard to first responders? Would that be one of the issues in the extensiveness of the Lac-Mégantic disaster? Was there a lack of coordination? Do you know that? Have you studied it?

Ms. Kinney: I would not necessarily draw that conclusion. I think the overall conclusion, based on the information that we found by bringing together all the parties in this, was that there was a significant amount of training being provided by both shippers of the oil products, for example, and the railways as well. There was a good amount of training being provided, and each municipality did their own training.

Je dirais qu'au moment de la tragédie de Lac-Mégantic, on ne connaissait pas très bien le niveau de volatilité des pétroles bruts qui proviennent de la formation de Bakken. Je note que le Canada produit aussi de ce type de pétrole, alors cela ne se limite pas aux produits des États-Unis.

Dans la foulée de l'incident de Lac-Mégantic, le groupe de travail sur le transport des matières dangereuses a dû prélever des échantillons et examiner les composantes du pétrole brut des différentes sources canadiennes, afin d'en déterminer la volatilité, de voir comment tout cela fonctionnait, mais surtout de déterminer à quel point nos méthodes d'essai arrivent à capturer le gaz présent dans ces liquides. Je n'entrerai pas dans les détails, mais il y a réellement lieu de se poser des questions, car les normes établies se fondent sur la présomption internationale que la plupart des pétroles bruts ont des caractéristiques semblables, à l'instar des produits raffinés.

Mais en réalité, les pétroles bruts sont hautement variables, alors nos méthodes d'essai devaient être peaufinées. C'est un projet qui a été mené en collaboration avec les États-Unis. Nous avons constaté que le niveau de volatilité pouvait varier énormément, qu'il y avait différentes concentrations de soufre, en plus des autres éléments qui intéressent et préoccupent le Canada. Les résultats de ces recherches vont éclairer l'élaboration d'une nouvelle approche.

La sénatrice Unger : Mais ce train transportait...

Mme Kinney : Du pétrole du Dakota du Nord.

La sénatrice Unger : Oui, merci.

Est-ce que les résultats de l'étude que vous venez de terminer sont publiés quelque part?

Mme Kinney : Je crois que les premiers résultats de l'échantillonnage, pour lequel un petit nombre d'échantillons ont été prélevés, sont affichés sur notre site web. Nous pourrions probablement vous fournir le lien. Sinon, nous pourrions vous remettre un résumé des résultats.

La sénatrice Unger : Ce serait apprécié.

Diriez-vous qu'il y a eu un manque de communication du côté des premiers intervenants? Est-ce que cela pourrait être ce qui a entre autres contribué à la gravité de la situation à Lac-Mégantic? Y a-t-il eu un manque de coordination? Le savez-vous? Vous êtes-vous penchés sur la question?

Mme Kinney : Ce n'est pas nécessairement la conclusion que j'en tirerais. Je crois qu'au final, d'après les renseignements que nous avons recueillis auprès de toutes les parties prenantes, on peut conclure que beaucoup de formation était offerte par les chargeurs des produits de pétrole, par exemple, et les compagnies ferroviaires. Beaucoup de formation était offerte, et chaque municipalité assurait sa propre formation.

One issue that did come into play, looking at Lac-Mégantic and the incident at Plaster Rock, where you had, if I recall correctly, a volunteer fire department, was the level of the standard of training and how it was being provided.

We went at that from several different areas. One was to require emergency response assistant programs to say that the shippers of the goods need to bring in the specialists to help the first responders with very specialized areas that it wouldn't make sense to train them on. Then we established, through the emergency task force, the standards and competencies needed by first responders. That work has been forwarded to the North American body responsible for setting those standards. We hope to see those come out well.

The question of how support could be best given to these smaller organizations on a regional basis is one that has been addressed fairly significantly in the last two to three years, and certainly with the work of this task force.

Senator Unger: Thank you very much for being here, and thank you for your answers.

[Translation]

Senator Boisvenu: Welcome to our witnesses. I apologize for being late, Mr. Chair; I was on another committee this morning.

Mr. Turcotte, since your name is not on the list provided, please tell us what your role is at the department.

Benoit Turcotte, Director, Regulatory Affairs Branch, Transport Canada: I am the Director of Regulatory Affairs, Transport of Dangerous Goods Directorate.

Senator Boisvenu: Okay. Since I am a senator from Quebec, you can appreciate that the Lac-Mégantic file is very important to me, especially since I live in that area. I am very concerned about the tragedy that struck this region.

My question is for Ms. Kinney or Ms. Diogo. The Transportation Safety Board of Canada made five recommendations following the Lac-Mégantic disaster. We learned recently, from a media interview, that one of the recommendations had been implemented, that three were in the process of being implemented, and that one had not yet been examined.

Can you give us an update on where we are at with these five recommendations and tell us what the implementation schedule is for them?

Un facteur qui est entré en jeu à Lac-Mégantic, ainsi qu'à Plaster Rock, qui avait un service de pompiers volontaires, si je ne m'abuse, c'est les normes de formation et la manière dont sa prestation était assurée.

Nous avons abordé la question sous différents angles. Nous avons entre autres déterminé que les programmes de formation sur les interventions d'urgence devaient exiger des chargeurs des marchandises de dépêcher les spécialistes concernés pour aider les premiers intervenants avec les questions très pointues pour lesquelles il serait insensé de former les premiers intervenants. Nous avons ensuite établi, par l'entremise du Groupe de travail sur les interventions d'urgence, les normes et les compétences requises pour les premiers intervenants. Le tout a été transmis à l'entité nord-américaine responsable de l'établissement de ces normes. Nous espérons que le résultat sera satisfaisant.

Quant à savoir comment offrir du soutien de façon optimale aux petites organisations dans les régions, c'est une question qui a été étudiée en profondeur au cours des deux ou trois dernières années, et le groupe de travail y a certainement contribué.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup de votre présence et de vos réponses à nos questions.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue à nos témoins. Je m'excuse d'abord de mon retard, monsieur le président; je siégeais à un autre comité ce matin.

Monsieur Turcotte, comme votre nom ne figure pas dans la liste qu'on nous a remise, j'aimerais savoir quelles sont vos fonctions au ministère.

Benoit Turcotte, directeur, Direction des affaires réglementaires, Transports Canada : Je suis directeur des affaires réglementaires à la Direction générale du transport des marchandises dangereuses.

Le sénateur Boisvenu : D'accord. Comme je suis un sénateur du Québec, vous comprendrez qu'un dossier qui m'interpelle beaucoup est celui de Lac-Mégantic, d'autant plus que je demeure dans cette région. Je suis très sensible à ce terrible événement qui a frappé cette région.

Ma question s'adresse à Mme Kinney ou à Mme Diogo. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a formulé cinq recommandations à la suite de la tragédie survenue à Lac-Mégantic. Nous avons appris récemment, lors d'une entrevue dans les médias, que l'une des recommandations avait été mise en place, que trois autres étaient en voie de l'être et qu'une autre n'avait pas encore été examinée.

Pouvez-vous nous faire un bilan quant à ces cinq recommandations, afin que nous puissions savoir où nous en sommes et selon quel échéancier ces cinq recommandations seront mises en place?

[English]

Ms. Kinney: According to Transport Canada, we have responded immediately after those recommendations. The minister came out with a formal response and made specific commitments to those individual recommendations. All of those responses and the implementation of new items have been done and put into place. We have implemented the emergency response action plans for crude products, for example. That one is noted as complete by the Transportation Safety Board.

In terms of the other four recommendations, they have all been fully acted on and fully implemented, from putting into place a new regime, for example, for train securement, through an emergency directive very soon after the recommendation was made. It has been improved over time with new issues of the emergency directive as we learned more and as we understood better how to fine-tune a complex technical regulation that comes from high-level recommendation, which is completely appropriate.

In terms of evaluations of the Transportation Safety Board, those were put forward on their March 2016 evaluation. It is for them to speak to that, but in general what they are raising is that there are areas where the effectiveness of putting in place an entire new regime needs to be demonstrated. As you look at the evidence over the next year or two, for example, with train securement and as we see the examples that go on in terms of the industry, we will be able to see whether that's fully effective. Until they see that, there is not an ability, in their view, to say it is fully satisfactory or finished.

In some other areas, like the tank car standard recommendation, a new tank car standard was put into place and an aggressive schedule was put into place to phase out those tank cars. The point that the Transportation Safety Board refers to in its assessment is that it's still a lengthy period of time where the risk continues and that they think it's important — and we agree — that intermediate interim mitigation measures continue: things like the key routes, track assessments, train assessments and risk assessments that are being done. It's not a matter of whether Transport will take steps on those recommendations. We fully agreed and fully implemented them. Their effectiveness and whether all the risk has been completely reduced is a question that, in some cases, needs a little more time to deal with.

As we looked at the implementation of each of those, from the time the recommendations were made through these less-formal processes of emergency directives and protective directions, we worked closely with our inspectors to see what our inspection information tells us, with the Transportation Safety Board, to see what their more recent information from new incidents tells them. We have adapted all of those requirements and will continue to do

[Traduction]

Mme Kinney : Selon Transports Canada, nous avons agi immédiatement après la formulation des recommandations. Le ministre a formulé une réponse officielle et a pris des engagements précis pour chacune des recommandations. Pour ces réponses et la mise en œuvre de nouveaux éléments, tout a été mis en place. Nous avons par exemple mis en place des plans d'intervention d'urgence pour les produits de pétrole brut. Le Bureau de la sécurité des transports a noté que ce volet était terminé.

Pour ce qui est des quatre autres recommandations, des mesures ont été prises pour l'ensemble d'elles et tout a été mis en œuvre, de la mise en place d'un nouveau régime pour l'arrimage des trains, par exemple, grâce à une injonction ministérielle émise peu de temps après le dépôt des recommandations. Le régime a été amélioré depuis, à mesure que nous avons reçu de nouveaux renseignements et que nous avons mieux compris comment peaufiner cette réglementation technique complexe qui découle d'une recommandation de haut niveau, et c'est tout à fait approprié.

En ce qui a trait aux évaluations du Bureau de la sécurité des transports, cela a été publié dans son évaluation de mars 2016. C'est au bureau de commenter son évaluation, mais en gros, il souligne qu'il faut encore démontrer s'il sera efficace pour certains secteurs de mettre en place un tout nouveau régime. Avec les données qui seront recueillies au cours des deux prochaines années, concernant l'arrimage des trains et d'autres exemples tirés de l'industrie, nous serons en mesure de voir si tout cela est réellement efficace. D'ici là, le bureau estime qu'il est impossible d'affirmer que le dossier est clos ou que les mesures prises sont satisfaisantes.

Pour d'autres, comme la recommandation sur la norme s'appliquant aux wagons-citernes, une nouvelle norme a été mise en place et un échéancier ambitieux a été fixé pour l'élimination progressive de ces wagons. À ce sujet, le Bureau de la sécurité des transports indique dans son évaluation que les risques vont subsister pendant une longue période, et qu'il est important de maintenir les mesures provisoires d'ici à ce que les wagons aient été retirés du service, et nous sommes aussi de cet avis. Parmi ces mesures provisoires, il y a les itinéraires clés, l'évaluation des voies ferrées, l'évaluation des trains et l'évaluation des risques. Il ne s'agit pas de déterminer si Transports Canada va prendre ou non des mesures à la lumière de ces recommandations. Nous avons donné notre plein accord et avons pris les mesures qui s'imposaient. À savoir si elles seront efficaces et si les risques ont été complètement éliminés, il faudra dans certains cas un peu de temps pour le déterminer.

Pour guider la mise en œuvre de ces mesures, à partir du moment où les recommandations ont été formulées par l'entremise des injonctions ministérielles et des ordres pour la protection du public, des processus moins officiels, nous avons travaillé étroitement avec nos inspecteurs pour voir ce qu'en disaient nos données d'inspection, et avec le Bureau de la sécurité des transports, pour voir ce qu'en disaient les informations les

that as the Transportation Safety Board or our information amends some of the information and we can do more, train securement being a good example.

One of the areas we found through our inspections is that some of the very small-level issues that we identified with the new train securement rules relate to the training and understanding of the railway employees. Part of what we're looking at is how they are trained and whether they have enough training. The regime may be appropriate and fully effective if the people completely understand it, so we're looking at that element to be 100 per cent sure that's addressed.

These are issues that will continue to be addressed over time.

[Translation]

Senator Boisvenu: With respect to the use of double-walled cars, which are safer for transporting dangerous goods in Canada, the risk level is very random and varies with railway geography. The rail cars that cross the Eastern Townships, in particular, between Maine and Montreal, for instance, go through mountainous terrain and have to climb very steep hills. That is what happened with the accident in Lac-Mégantic. The car broke loose down the hill between Nantes and Lac-Mégantic, where the slope is very steep. The rail line through the heart of Lac-Mégantic also has a very dangerous curve.

For the specific routes that have a very high risk of derailment or loss of control, are you thinking of planning safer routes, flat ones, such as the ones in Sherbrooke, with very straight lines and a lower risk of derailment? For the short term, are you looking at using safer rail cars for high-risk routes than for lower-risk routes?

[English]

Ms. Kinney: That's a good question and an important part of how the elements of what we have done both in terms of dangerous goods and railway safety come together in a complete system.

There is a part about what the tank cars themselves need to be built to withstand and then there's the aspect of the rail operation to prevent a derailment in the first place. One of the elements put in place — and more work will be done as we monitor and see the effectiveness, which goes to your point — is the rule on key trains and key routes.

What was put in place on an initial basis and has been improved and expanded on, and which we will continue to monitor, is a requirement that each railway company that is moving high volumes of crude oil, for example, must do a risk assessment of the route. I believe there are 28 factors that they

plus récentes sur les derniers incidents à s'être produits. Nous avons ajusté toutes les exigences en conséquence, et nous continuerons de le faire en fonction de ce que nous indiquent les données du Bureau de la sécurité des transports et les nôtres; l'arrimage des trains en est un bon exemple.

Nous avons constaté dans nos inspections que les problèmes relevés à très petite échelle à l'égard des nouvelles règles sur l'arrimage des trains étaient attribuables à la formation des employés des compagnies ferroviaires et à leur compréhension des règles. Nous nous sommes penchés notamment sur la façon dont la formation était donnée et nous avons voulu savoir si les employés en recevaient suffisamment. Le régime pourrait être approprié et tout à fait efficace si les gens le comprenaient bien, alors nous voulons nous assurer que c'est effectivement le cas.

Ce sont des questions qui seront réglées avec le temps.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : En ce qui a trait à l'utilisation de wagons à double paroi, qui sont plus sécuritaires pour le transport de matières dangereuses au Canada, le niveau de dangerosité est très aléatoire selon la géographie des chemins de fer. Le passage des wagons, particulièrement lorsqu'ils traversent l'Estrie, entre le Maine et Montréal, par exemple, se fait en montagne et sur des pentes très aiguës. C'était le cas dans l'accident de Lac-Mégantic; le wagon a dévalé la pente entre Nantes et Lac-Mégantic, là où le niveau de dénivellation est très élevé. Nous savons que le chemin de fer qui passe au cœur de Lac-Mégantic comporte aussi une courbe très dangereuse.

Dans le cas des circuits précis qui présentent un niveau de risque très élevé de déraillement ou de perte de contrôle, envisagez-vous d'établir des circuits plus sécuritaires, tels des circuits plats comme ceux que l'on retrouve à Sherbrooke, avec des lignes très droites et pour lesquels le danger de déraillement est moins élevé? Sur des circuits à risque, envisagez-vous, dans l'immédiat, de recourir à des wagons plus sécuritaires que sur d'autres circuits où le risque est moins élevé?

[Traduction]

Mme Kinney : C'est une bonne question, et cela fait partie des choses que nous avons intégrées au régime complet de transport des matières dangereuses et de sécurité ferroviaire.

Les wagons-citernes doivent être construits de manière à résister aux chocs, mais en premier lieu, il faut s'assurer que les activités ferroviaires permettront d'éviter les déraillements. Pour revenir à ce que vous disiez, nous avons adopté des règles sur les itinéraires et les trains clés, et nous allons continuer de suivre le dossier pour évaluer leur efficacité.

Comme mesure initiale, nous avons exigé que toutes les compagnies ferroviaires qui transportent de grands volumes de pétrole brut, par exemple, évaluent les risques associés à l'itinéraire. Cette mesure a depuis été améliorée et élargie, et nous allons continuer à la suivre de près. Je pense qu'il y a

need to look at — exactly the points that you're raising: What is the curve? What are the slopes? What are the types of products? What are the local impacts? Important to the municipalities, as well, is the question of whether a curve of a railway track over a bridge is going through a wetland or a water supply source for a community.

These key route and key train risk assessments are an important part of this, and we will monitor that to ensure sufficient action is being taken. If that needs a different set of rules for particular high-risk areas, that's something we would be looking at.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: A number of Lac-Mégantic citizens have called for a criminal investigation further to the release of the report on the accident in 2013. Is the Transportation Safety Board of Canada considering a criminal investigation?

[*English*]

Ms. Kinney: Normally at the beginning of an incident or accident investigation, the Transportation Safety Board makes those kinds of determinations of what kind of investigation they can do within their mandate. They would be the best placed to speak to that.

Transport Canada did immediately begin an investigation on regulatory compliance, from both the side of the Railway Safety Act and the Transportation of Dangerous Goods Regulations. Charges have been laid under the Railway Safety Act in that particular case, and we are considering that issue under the transportation of dangerous goods. Transport Canada has taken action to carry out an investigation and lay charges under the acts within our authority.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: No criminal investigation is being considered.

[*English*]

Ms. Kinney: The Sûreté du Québec, as you know, has laid criminal charges, and I believe those are still working their way through the courts.

The Deputy Chair: I would like to thank the officials from Transport Canada for being with us this morning.

Our next panel is from Natural Resources Canada. I would like to introduce Terence Hubbard, Director General of the Petroleum Resources Branch; Lianne Bazinet, Deputy Director of the Pipelines Gas and LNG Division in the Petroleum Resources Branch; and Timothy Gardiner, Director General of the Strategic Projects Secretariat in the Major Projects Management Office.

28 facteurs à prendre en considération, et ils renvoient exactement à ce que vous disiez : Quelle est la courbe? Quelles sont les pentes? Quels sont les types de produits? Quelles sont les répercussions locales? Pour les municipalités, il est aussi important de savoir si un pont ferroviaire enjambe des terres humides ou une source d'approvisionnement en eau pour la collectivité.

L'évaluation des itinéraires et trains clés est un volet important du régime, et nous allons surveiller la situation pour nous assurer que des mesures adéquates sont mises en place. Si de nouvelles règles s'imposent pour des secteurs particulièrement risqués, nous allons y voir.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : De nombreux citoyens de Lac-Mégantic ont demandé la tenue d'une enquête criminelle à la suite de la publication du rapport sur l'accident survenu en 2013. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada envisage-t-il de mener une enquête criminelle dans ce dossier?

[*Traduction*]

Mme Kinney : Normalement, lorsque survient un incident ou un accident, le Bureau de la sécurité des transports détermine le type d'enquête qu'il peut entreprendre en vertu de son mandat. Il serait mieux placé que moi pour répondre à cette question.

Transports Canada a entrepris sur-le-champ une enquête en vue de déterminer si tout avait été fait conformément à la Loi sur la sécurité ferroviaire et au Règlement sur le transport des marchandises dangereuses. Des accusations ont été déposées en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire dans ce cas précis, et nous examinons le dossier en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses. Transports Canada a mené une enquête et déposé des accusations en vertu des lois qui cadrent avec son mandat.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Aucune enquête criminelle n'est envisagée.

[*Traduction*]

Mme Kinney : Comme vous le savez, la Sûreté du Québec a déposé des accusations criminelles, et je crois que cela n'a pas encore été réglé devant les tribunaux.

Le vice-président : Je tiens à remercier les représentantes de Transports Canada d'avoir été des nôtres ce matin.

Notre prochain groupe de témoins représentent Ressources naturelles Canada. Je vous présente Terence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières; Lianne Bazinet, directrice adjointe, Division des pipelines, du gaz et du GNL, Direction des ressources pétrolières; et Timothy Gardiner, directeur général, Secrétariat des projets stratégiques, Bureau de gestion des grands projets.

I invite the officials to begin their presentations. We will have questions from senators afterward.

Terence Hubbard, Director General, Petroleum Resources Branch, Natural Resources Canada: Thank you for the opportunity to appear before the committee. We have a short presentation that we will walk through quickly. I think copies have been distributed. The presentation is simply intended to outline some of the context we're dealing with around the development of energy infrastructure these days.

Canada is among the world's largest crude oil producers, with 3.9 million barrels per day of production in 2014. Canada has an extensive crude oil pipeline network, which is highly integrated with the United States. All told, there are almost 1 million kilometres of pipeline in Canada, with 73,000 kilometres regulated at the federal level. Federal responsibilities are largely the interprovincial and international pipelines, the large transnational pipelines.

Canada's pipeline network is generally operating at full capacity, with about 200,000 barrels per day of oil also transported by rail.

There has been a fundamental shift in recent years in global oil markets. The U.S. has been our primary export market; in 2014, 97 per cent of our crude oil exports and 100 per cent of gas exports went to the United States. While the U.S. will remain an important market, it has become increasingly self-sufficient in both oil and gas production as a result of the shale boom. To maintain our current production, let alone grow the oil and gas industry in Canada, Canada will need to diversify its markets, particularly to access growing markets in the Asia-Pacific region.

It is also worth noting that, even under the most optimistic climate change scenarios, our colleagues at the International Energy Agency expect global oil demand to continue to increase through to 2040. Canada has the potential to be a reliable, stable and sustainable supplier of energy in the global markets as we move forward over this time frame.

Turning to slide 5, recent pipeline capacity constraints have resulted in an oversupply of crude oil in North American markets. This has resulted in significant price discounts for Canadian crude oil over the past several years. Despite the recent decline in oil prices, Canada's oil production is expected to increase over the next five years, even if no new pipelines are built.

Without new pipeline infrastructure, reliance on rail will continue to grow. To keep up with production, approximately 1 million barrels a day of new pipeline capacity will be required by 2020, and 2 million barrels per day by 2030. In the current low-price oil environment, the difference between sending oil by rail or pipeline significantly impacts project economics. We're

Je vous invite à présenter votre exposé. Les sénateurs pourront ensuite vous poser des questions.

Terence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières, Ressources naturelles Canada : Merci de nous avoir invités à comparaître devant le comité. Nous avons une courte présentation, que je vais parcourir rapidement avec vous. Je crois que vous en avez tous reçu une copie. Les diapositives font simplement le survol du contexte entourant le développement de l'infrastructure énergétique de nos jours.

Le Canada est parmi les plus grands producteurs de pétrole brut au monde, ayant produit 3,9 millions de barils par jour en 2014. Le Canada a un vaste réseau d'oléoducs transportant du pétrole brut, qui est hautement intégré à celui des États-Unis. Au total, il y a presque un million de kilomètres d'oléoducs au Canada, dont 73 000 sont réglementés par le gouvernement fédéral. Les responsabilités fédérales s'appliquent principalement aux pipelines interprovinciaux et internationaux, les grands pipelines transnationaux.

Le réseau d'oléoducs du Canada fonctionne généralement à pleine capacité, et quelque 200 000 barils par jour sont aussi transportés par train.

Il y a eu d'importantes fluctuations dans les marchés mondiaux ces dernières années. Les États-Unis sont notre principal marché d'exportation; en 2014, 97 p. 100 de nos exportations de pétrole brut et 100 p. 100 de nos exportations de gaz naturel étaient destinées aux États-Unis. Les États-Unis vont demeurer un marché important, mais avec l'essor des gaz et du pétrole de schiste, leur production permet de plus en plus de répondre à leurs propres besoins. Afin de maintenir sa production actuelle, mais aussi de favoriser la croissance de son industrie pétrolière et gazière, le Canada va devoir diversifier ses marchés et mettre l'accent sur les marchés en expansion dans la région de l'Asie-Pacifique.

Notons également que même selon le scénario le plus optimiste de nos collègues de l'Agence internationale de l'énergie en ce qui a trait aux changements climatiques, on s'attend à une demande mondiale continue en pétrole jusqu'en 2040. Le Canada est en position de devenir un fournisseur fiable, stable et durable d'énergie sur les marchés mondiaux en cette période de transition.

La diapositive 5 indique que la capacité limitée du réseau de pipelines a entraîné une offre excédentaire de pétrole brut en Amérique du Nord. Cela a occasionné des rabais importants sur le prix du pétrole brut canadien au cours des dernières années. Malgré la chute du prix du pétrole, la production pétrolière du Canada devrait continuer d'augmenter au cours des cinq prochaines années, même si aucun nouveau pipeline n'est construit.

Sans nouvelles infrastructures de pipelines, on dépendra de plus en plus du transport ferroviaire. Pour suivre le rythme de la production, il faudra se munir d'une capacité pipelinrière supplémentaire de un million de barils par jour d'ici 2020, et de deux millions de barils par jour d'ici 2030. Dans le contexte actuel de la baisse des prix du pétrole, la dépendance au transport

talking about the cost differential of about \$5 dollars per barrel more to the West Coast, \$6 per barrel to the East Coast and as much as \$10 per barrel more to the Gulf of Mexico. We're talking about \$30 per barrel for oil is a significant reduction for producers.

Turning to slide 6, building new pipeline capacity would reduce transportation costs and assist companies in advancing production projects under development. More broadly, the Conference Board of Canada has released some recent studies that estimate the broader economic benefits of proposed oil export projects, both the benefits of construction and operation of these projects.

The development of a pipeline to tidewater would improve access to markets for our Canadian oil producers and strengthen Canada's long-term energy security.

Turning to slide 7, private-sector proponents are advancing a number of proposals to develop new pipeline export capacity out of Western Canada. It includes a number of projects that the government will need to make regulatory decisions on in the coming year or two. This includes Kinder Morgan's Trans Mountain pipeline expansion, Enbridge's Line 3 Replacement Program, as well as the Energy East project that would run from Alberta to Eastern Canada, which the NEB is expected to start its regulatory review on in the coming weeks.

Turning to slide 8, pipeline development is at the nexus of public debate over the development of our natural resources and concerns around protection of the environment. The reality is that, as Minister Carr has noted on a number of occasions, it is not an either/or proposition: we can do both.

Turning to slide 9, a clean environment and a strong economy can go hand in hand. The Prime Minister's mandate letters to the Minister of Environment and the Minister of Natural Resources signal the government's commitment to developing our resources in a sustainable manner, respecting the rights of Indigenous peoples and supporting the development of a more resilient natural resources sector. Without public confidence in the regulatory environmental processes, proposed projects simply will not move forward.

That is why the government has announced its intent to modernize the National Energy Board and review federal environmental assessment processes.

On slide 10, while this work is underway the government has announced a transition strategy on how it will make decisions on projects currently under review. The strategy will enhance our engagement of Indigenous peoples, provide opportunities for Canadians to express their views and ensure that decisions are based on science and the facts.

ferroviaire, plus coûteux, a des répercussions économiques importantes. Il en coûte 5 \$ de plus par baril vers la côte Ouest, 6 \$ de plus vers la côte Est, et jusqu'à 10 \$ de plus vers le golfe du Mexique. Une réduction de 30 \$ par baril, c'est beaucoup pour les producteurs de pétrole.

Passons à la diapositive 6. Une nouvelle capacité de pipelines réduirait les coûts de transport et aiderait les producteurs de pétrole à faire avancer les projets en développement. Le Conference Board du Canada a publié des études récentes qui font l'estimation des retombées économiques globales des projets d'exportation de pétrole proposés, tant sur le plan de la construction que de l'exploitation de ces projets.

La construction d'un pipeline jusqu'aux voies maritimes permettrait d'améliorer l'accès aux marchés pour les producteurs de pétrole canadiens, et de renforcer la sécurité énergétique du Canada à long terme.

Je suis à la diapositive 7. Les promoteurs du secteur privé proposent différents projets de développement d'une nouvelle capacité d'exportation pipelinière à partir de l'Ouest canadien. Cela comprend différents projets pour lesquels le gouvernement devra prendre des décisions de nature réglementaire dans l'année ou les deux années à venir. Il y a entre autres l'agrandissement du pipeline Trans Mountain de Kinder Morgan, le programme de remplacement de la ligne 3 d'Enbridge, de même que le projet d'Énergie Est, qui s'étendrait de l'Alberta à l'Est du Canada, et pour lequel l'Office national de l'énergie doit entreprendre un examen réglementaire dans les prochaines semaines.

Passons maintenant à la diapositive 8. La construction des pipelines est au cœur du débat public lorsqu'il est question de l'exploitation de nos ressources naturelles et elle suscite d'importantes préoccupations relatives à la protection de l'environnement. En vérité, comme le ministre Carr l'a souvent répété, il n'est pas nécessaire que l'une des deux se fasse au détriment de l'autre.

À la diapositive 9, on peut voir qu'un environnement sain et une économie forte vont de pair. Dans les lettres de mandat du premier ministre destinées au ministre de l'Environnement et au ministre des Ressources naturelles, le gouvernement s'est engagé à exploiter nos ressources de façon durable en respectant les droits des peuples autochtones et en appuyant un secteur des ressources naturelles plus résilient. Sans la confiance du public dans les processus de réglementation, les projets proposés ne pourront tout simplement pas aller de l'avant.

C'est pourquoi le gouvernement a annoncé son intention de moderniser l'Office national de l'énergie et de revoir les processus d'évaluation environnementale fédérale.

Prenons la diapositive 10. Parallèlement, le gouvernement a annoncé une stratégie de transition pour les projets de ressources actuellement en cours d'examen. Cette stratégie nous permettra de faire participer pleinement les groupes autochtones au processus, de donner l'occasion aux Canadiens d'exprimer leurs points de vue et de nous assurer que les décisions sont fondées sur des faits et des données scientifiques.

There will also be an assessment of pipeline projects' upstream greenhouse gas emissions, which will be carried out by our colleagues at Environment Canada. These principles underscore the commitment to work in partnership with Indigenous peoples and ensure that the impacts on their rights and interests are understood and reflected in decision making.

Turning to slide 11, we are moving forward with changes now to improve the performance of our pipeline safety regime. The Pipeline Safety Act, which will come into force on June 19, will ensure that Canada maintains a high standard for pipelines across the country. The health and safety of Canadians and the protection of the environment are at the heart of this legislation. The act will further strengthen Canada's pipeline system in the areas of spill prevention, preparedness and response and liability and compensation. More specifically, it will enshrine the "polluter pays" principle in statute, holding companies absolutely liable, regardless of fault, up to \$1 billion to respond in the event there is an incident.

On slide 12, in conclusion NRCan recognizes that pipeline development will support the development of a more sustainable, resilient oil and gas industry. The development of these resources would create jobs and support economic growth and can proceed in an environmentally sustainable manner. The government's commitment to modernize the National Energy Board and review environmental assessment processes will support and address some of the concerns that have been identified with respect to infrastructure development and ensure that any projects that proceed are safe for the environment and for the public.

The Chair: Thank you for your presentation. We will now move to questions.

Senator Mercer: Thank you very much for being here. We appreciate your time.

I will refer to a document you may or may not be aware of, but I recommend it to you. It is a document produced by the Canadian Chamber of Commerce called *Canada's Top 10 Barriers to Competitiveness in 2016*. Their number 4 barrier is "Canadian resources cannot get to world markets." I won't read the whole thing, but I will quote this. The government "should seek partnerships to establish a common fact base surrounding the options for market diversification so project risks can be properly and transparently evaluated."

First, are you familiar with the document and, second, how do you feel about what they have said in that one statement? They said a lot more.

Il y aura également une évaluation des émissions de gaz à effet de serre en amont associées aux projets de pipelines, qui sera menée par nos collègues d'Environnement Canada. Ces principes démontrent que nous sommes résolu à travailler en partenariat avec les peuples autochtones et à nous assurer que les répercussions des projets sur leurs droits et leurs intérêts sont prises en compte dans la prise de décisions.

Comme vous pouvez le constater à la diapositive 11, nous prenons actuellement des mesures pour améliorer le rendement de notre régime de sécurité des pipelines. La Loi sur la sûreté des pipelines, qui entrera en vigueur le 19 juin, permettra de nous assurer que le Canada maintient des normes de sécurité élevées à l'échelle du pays. La santé et la sécurité des Canadiens ainsi que la protection de l'environnement sont au cœur de ce projet de loi. La loi viendra renforcer le système fédéral de sécurité des pipelines entourant la prévention, l'état de préparation et d'intervention en cas d'incident, la responsabilité et les indemnités. Plus précisément, le gouvernement va inscrire dans la loi le principe du « pollueur-payeur », ce qui fera en sorte que les entreprises devront assumer entièrement la responsabilité, sans égard à la faute, en versant jusqu'à 1 milliard de dollars à la suite d'un incident.

Pour conclure, à la diapositive 12, RNCan reconnaît que l'aménagement des pipelines appuiera le développement d'une industrie pétrolière et gazière plus viable et résiliente. L'exploitation de ces ressources permettra de créer des emplois et de favoriser la croissance économique dans le respect de l'environnement. En donnant suite à son engagement de moderniser l'Office national de l'énergie et d'examiner les processus d'évaluation environnementale, le gouvernement répondra aux préoccupations qui ont été soulevées relativement au développement des infrastructures et veillera à ce que tous les projets qui vont de l'avant soient sûrs pour l'environnement et pour la population.

Le vice-président : Merci pour votre exposé. Nous allons maintenant passer à la période de questions.

Le sénateur Mercer : Merci beaucoup d'être ici aujourd'hui. Nous vous sommes très reconnaissants du temps que vous nous consacrez.

Je vais maintenant vous parler d'un document. J'ignore si vous le connaissez, mais quoi qu'il en soit, je vous le recommande. C'est un document qui a été rédigé par la Chambre de commerce du Canada et qui s'intitule *Les 10 principaux obstacles à la compétitivité pour 2016*. Le quatrième obstacle qu'on y trouve est : « les ressources canadiennes n'atteignent pas les marchés mondiaux ». Je ne vais pas le lire au complet, mais je vais vous en citer un extrait. Le gouvernement « devrait tenter d'établir des partenariats pour établir une base de faits communs sur les options de diversification des marchés pour que le risque des projets puisse être évalué adéquatement et avec transparence. »

Tout d'abord, connaissez-vous ce document, et le cas échéant, que pensez-vous de cette affirmation? La chambre de commerce s'est étendue plus longuement sur la question.

Mr. Hubbard: I am familiar with the document. It has been some time since I have gone through the details of it, but I understand. It's not just the chamber, but a number of institutions have identified access to tidewater for our natural resources as being a significant opportunity to strengthen the competitiveness and the economy of Canada going forward.

Senator Mercer: They go on to say under their subheading, "The way forward," that we should: "Invest and develop key energy infrastructure, including the exploration of all responsible options to enable tidewater access for Canadian energy resources."

I think we are part of that process. They didn't suggest it, but we're part of the process in having this discussion.

Does the department have an opinion about whether pipelines, east or west, are the safest, fastest, most economical way of getting our petroleum to market?

Mr. Hubbard: Pipelines are recognized as one of the safest and most economically reliable means of moving large volumes of petroleum products or crude oil over long distances. That said, other modes of transportation also play an important role in our overall distribution network, whether it be rail or truck infrastructure as well. Pipelines are an important component of our energy industry.

Senator Mercer: Interesting. Transport officials who were here earlier didn't have an opinion on pipelines, but you have an opinion on transportation by rail, truck, et cetera. I find that interesting.

You mentioned a million barrels a day. I am sorry, I might have missed what you said about that. Could you refresh my memory on that?

Mr. Hubbard: Canada produced about 3.9 million barrels per day of oil in 2014. The National Energy Board's latest forecast predicts we will grow our resources by approximately a million barrels per day by 2020, 2021. Given that our crude oil pipeline network is already at full capacity and that we are already utilizing rail to move our oil, we will need to expand our pipeline network during that time frame or will increase our reliance on rail.

Senator Mercer: Have you done an economic analysis of the impact of the construction of pipelines? Obviously, that means that you are taking about pipelines east and west. In going west there are several options. Have you looked at the economic impact that would have? The other economic impact is the change in the price of crude oil if we go tidewater versus north-south. If we go south with our product, we are selling it at a discount to

M. Hubbard : Je connais le document. Je l'ai examiné il y a déjà quelque temps, mais je comprends. Non seulement la chambre de commerce, mais aussi plusieurs autres institutions ont souligné l'importance de créer un accès aux voies maritimes pour nos ressources naturelles afin de renforcer la compétitivité et l'économie du Canada à l'avenir.

Le sénateur Mercer : Sous la rubrique « La voie de l'avenir », la Chambre de commerce du Canada fait valoir que le gouvernement fédéral doit « investir dans les infrastructures énergétiques clés et l'aménagement de celles-ci, y compris étudier toutes les façons responsables de faciliter l'accès en eau de mer aux ressources énergétiques canadiennes ».

Je pense que nous faisons partie de ce processus. Ce n'est pas ce qu'elle a dit, mais j'estime que nous faisons partie de ce processus en tenant cette discussion.

Le ministère est-il d'avis que les pipelines, vers l'est ou vers l'ouest, sont le moyen le plus sûr, rapide et rentable d'acheminer notre pétrole vers les marchés?

M. Hubbard : Les pipelines sont reconnus comme étant l'un des moyens les plus sécuritaires et rentables de transporter de grands volumes de produits pétroliers ou de pétrole brut sur de longues distances. Cela dit, d'autres modes de transport, comme le transport ferroviaire ou routier, jouent également un rôle important dans l'ensemble de notre réseau de distribution. N'empêche que les pipelines sont une composante importante de notre secteur énergétique.

Le sénateur Mercer : C'est intéressant. Les représentants du ministère des Transports qui ont comparu plus tôt n'avaient pas d'opinion sur les pipelines, mais vous avez une opinion sur le transport ferroviaire, routier, et cetera. Je trouve cela intéressant.

Vous avez parlé d'un million de barils par jour. Je suis désolé, mais j'ai raté ce que vous avez dit à ce sujet. Pourriez-vous me rafraîchir la mémoire là-dessus?

M. Hubbard : Le Canada a produit près de 3,9 millions de barils de pétrole par jour en 2014. Selon les dernières prévisions de l'Office national de l'énergie, nous allons accroître notre production d'environ un million de barils par jour d'ici 2020-2021. Étant donné que notre réseau de pipelines qui transportent du pétrole brut est déjà utilisé à pleine capacité et que nous avons déjà recours au transport ferroviaire pour acheminer notre pétrole, nous devons élargir notre réseau de pipelines d'ici là ou nous devons dépendre davantage du transport ferroviaire.

Le sénateur Mercer : Avez-vous réalisé une analyse économique de l'incidence de la construction des pipelines? Évidemment, je parle ici des pipelines dans l'Est et dans l'Ouest du Canada. Dans l'Ouest, il y a plusieurs options possibles. Avez-vous songé aux répercussions économiques de tout cela? Il faut également tenir compte de l'impact économique attribuable à la fluctuation du prix du pétrole brut si nous l'acheminons vers

the Americans. If we go to the rest of the world, we are selling it at world prices.

Mr. Hubbard: On the first question, there have been a number of studies done by private-sector firms on the economic impact of pipeline infrastructure. It's essentially a private-sector decision to put forward these proposals, and the economics of whether or not they work are up to those private-sector investors. They have put forward a number of different proposals.

If you look at the magnitude of some of these investment decisions, as much as \$15 billion for some of these infrastructure projects, it would have a significant impact on the economic development of the country going forward.

In terms of differential between Canadian crude oil production and global crude oil production, that differential has largely disappeared over the last year due to a number of factors, but there is a risk of that differential widening again, as our production continues to increase in North America, if we don't find ways to expand our infrastructure capacity to get oil to tidewater.

There have been a number of studies over the years looking at what those impacts of that differential between Canadian prices and global prices could be, and it's significant depending on the analysis.

Senator Mercer: The other analysis that needs to happen is if Canada were able to get to tidewater, both east and west, with our crude oil and with the volume that we can produce — and this may be beyond your scope; I don't know — it seems to me that historically, when there are troubles in the Middle East, the price of oil goes up. That's not just in downtown Halifax, that's around the world. Our being able to get to tidewater east and west could help contribute to price stability around the world, because of our ability to produce the volumes that we could produce if we had the proper pipeline facilities.

As I said, it may be beyond your scope, but I'm disappointed that you referred to "private" studies as opposed to departmental studies and departmental analysis of private studies.

Mr. Hubbard: The government has done some studies as well in terms of the economic impacts of infrastructure proposals and of the decline or the differential between Canadian and global prices. Our colleagues at the Department of Finance often include this analysis as part of their fiscal updates, given the importance that the oil and gas sector plays.

Senator Mercer: Would you have involved Global Affairs Canada in that analysis?

Mr. Hubbard: They would be aware of that analysis as well.

le nord ou vers le sud. Si nous exportons notre produit vers le sud, nous le vendons à rabais aux Américains. Si nous l'acheminons vers les marchés internationaux, nous le vendons au cours mondial.

M. Hubbard : Pour répondre à votre première question, sachez que des entreprises du secteur privé ont réalisé plusieurs études sur l'incidence économique des pipelines. Essentiellement, il revient au secteur privé de soumettre des projets, et les investisseurs du secteur privé devront voir si ces propositions sont viables. Les entreprises ont proposé différentes options.

Si on se penche sur l'ampleur de ces investissements, parfois de l'ordre de 15 milliards de dollars pour certains projets d'infrastructure, cela aura une incidence considérable sur le développement économique de notre pays.

Par ailleurs, l'écart entre la production de pétrole brut du Canada et la production mondiale a largement diminué au cours des dernières années en raison de plusieurs facteurs, mais à mesure que notre production continue de s'accroître en Amérique du Nord, il y a toujours le risque que cet écart s'accroisse de nouveau si nous ne trouvons pas de moyens d'augmenter la capacité de nos infrastructures afin de transporter le pétrole jusqu'aux côtes.

Au fil des années, plusieurs études se sont penchées sur l'impact de cet écart entre les prix canadiens et les prix mondiaux, et cet écart pourrait être important dépendamment de l'analyse.

Le sénateur Mercer : Si le Canada pouvait acheminer son pétrole brut jusqu'aux côtes Atlantique et Pacifique, compte tenu du volume que nous sommes en mesure de produire — et cela ne relève peut-être pas de votre champ de compétence, je l'ignore —, il me semble que depuis toujours, lorsqu'il y a des problèmes au Moyen-Orient, le prix du pétrole augmente. Il faudra mener cette analyse. On ne parle pas seulement de Halifax, mais du monde entier. Notre capacité d'acheminer nos ressources pétrolières vers les côtes pourrait contribuer à la stabilité des prix partout dans le monde, étant donné le volume que nous pourrions produire si nous avions les installations adéquates.

Comme je l'ai dit, cela dépasse peut-être votre champ de compétence, mais je suis tout de même déçu de vous entendre citer des études du secteur privé plutôt que des études ministérielles ou encore une analyse de ces études privées menée par le ministère.

M. Hubbard : Le gouvernement a réalisé des études sur les retombées économiques des projets d'infrastructure et sur l'écart entre les prix canadiens et les prix mondiaux. Nos collègues du ministère des Finances incluent souvent cette analyse dans leurs mises à jour financières, étant donné l'importance du secteur pétrolier et gazier.

Le sénateur Mercer : Affaires mondiales Canada participe-t-il à cette analyse?

M. Hubbard : Ce ministère est également au courant de cette analyse.

Senator Mercer: “Aware” is not involved. “Aware” is reading it in the newspaper. Would they have been involved in an analysis or input into what the analysis should look at?

Mr. Hubbard: I can’t say specifically who the Department of Finance has consulted in carrying out that analysis. I know we have regular conversations.

Senator Mercer: What about your department, though?

Mr. Hubbard: Our department has regular conversations with the Department of Finance and shares information.

Senator Mercer: What about Global Affairs?

Mr. Hubbard: With Global Affairs as well. We have an interdepartmental working group that has been established at the assistant deputy minister level that meets on a bi-weekly basis to share information on oil market developments, given the important impact they have on both the industry and the broader economy as well.

Senator Mercer: I would suggest that those meetings, hopefully, will take an important turn soon.

Senator Unger: In the crude oil pipeline network, where do the refineries in Atlantic Canada get their oil from?

Mr. Hubbard: There are two refineries in Atlantic Canada: Irving in Saint John and the Come By Chance refinery in Newfoundland. Both of those refineries are primarily reliant on foreign crude oil, but the refinery in Saint John also has railway infrastructure that has been developed and can access North American crude oil as well.

Senator Unger: My question was: Where does that oil come from for the Irving refinery, for example?

Mr. Hubbard: I don’t have the complete list of countries, but it comes from a large number of global crude oil producers. Given their access to tidewater, they have the opportunity to purchase oil from any producer.

Senator Unger: Like Saudi Arabia?

Mr. Hubbard: It could be Saudi Arabia, it could be Venezuela, it could be the United Kingdom or Norway as well.

Senator Unger: And the United States? American oil, probably the same oil that we sell to the U.S. at a discount, is transported and is effectively being processed and comes on the water to these refineries for processing; is that correct?

Mr. Hubbard: I would have to get back to you with the precise numbers, but we have seen an increase over the last several years of exports of U.S. crude oil into Eastern Canadian refineries, yes.

Senator Unger: Okay. You talked about the National Energy Board being modernized. How long do you think that will take?

Le sénateur Mercer : « Être au courant » ne signifie pas y participer, mais plutôt le lire dans les journaux. A-t-il pris part à une analyse ou donné son avis sur la forme que devrait prendre cette analyse?

M. Hubbard : Je ne peux pas vous dire exactement qui le ministère des Finances a consulté dans le cadre de cette analyse. Je sais que nous avons des conversations régulières.

Le sénateur Mercer : Qu’en est-il de votre ministère?

M. Hubbard : Notre ministère discute régulièrement avec le ministère des Finances et lui transmet des renseignements.

Le sénateur Mercer : Qu’en est-il d’Affaires mondiales Canada?

M. Hubbard : C’est la même chose. Nous avons établi un groupe de travail interministériel, au niveau des sous-ministres adjoints, qui se réunit toutes les deux semaines pour discuter des dernières nouvelles concernant le marché du pétrole, étant donné son incidence importante à la fois sur l’industrie et sur l’économie en général.

Le sénateur Mercer : À mon avis, ces réunions prendront une importance considérable dans un très proche avenir.

La sénatrice Unger : Dans le réseau de pipelines destiné au transport de pétrole brut, où les raffineries du Canada atlantique s’approvisionnent-elles?

M. Hubbard : Il y a deux raffineries dans l’est du pays : Irving, à Saint John, et Come by Chance, à Terre-Neuve. Ces deux raffineries dépendent principalement du pétrole brut étranger, mais la raffinerie de Saint John peut compter sur des infrastructures ferroviaires et pourrait avoir accès au pétrole brut de l’Amérique du Nord.

La sénatrice Unger : De quels pays provient le pétrole de la raffinerie Irving, par exemple?

M. Hubbard : Je n’ai pas la liste complète des pays, mais je sais que le pétrole brut provient d’un grand nombre de producteurs mondiaux. Étant donné qu’on a accès aux côtes, on peut acheter le pétrole de n’importe quel producteur.

La sénatrice Unger : Comme l’Arabie saoudite?

M. Hubbard : L’Arabie saoudite, le Venezuela, le Royaume-Uni ou la Norvège.

La sénatrice Unger : Et les États-Unis? Le pétrole américain, probablement le même pétrole que nous vendons aux États-Unis à rabais, est acheminé jusqu’à ces raffineries pour y être raffiné, n’est-ce pas?

M. Hubbard : Je devrais vous revenir avec les chiffres précis, mais effectivement, ces dernières années, nous avons constaté une augmentation des exportations de pétrole brut américain vers les raffineries de l’Est du Canada.

La sénatrice Unger : D’accord. Vous avez parlé de la modernisation de l’Office national de l’énergie. À votre avis, combien de temps cela prendra-t-il?

Mr. Hubbard: It will take time to consult and engage Canadians on changes and reform efforts going forward, but we are moving forward as a department with changes now. Minister Carr has announced the interim strategy, which will deal with how we review projects that are currently under way.

At the same time, Minister Carr has announced his intent to launch an appointment process as well for recruiting new members to the NEB. As I indicated in my presentation as well, the Pipeline Safety Act will be coming into force in the middle of June, which will strengthen our pipeline safety system as well.

While we will do a broader review of the National Energy Board, we are moving forward with changes now.

Senator Unger: Might it take months or years? Can you speculate?

Mr. Hubbard: It would definitely be on the longer side of months to years, given that, as you look to engage Canadians on these changes and get into potential legislative reforms, it takes time to move through that parliamentary process as well.

Senator Unger: I have a question about this “polluter pays” principle being enshrined in law.

Was it such a problem previously that it now needs to be enshrined in law? For the last several years I’ve been hearing that it’s almost an accepted norm. Was it such a problem that it needs to be enshrined in law?

Mr. Hubbard: My colleague might have more to add on this from his experience in individual reviews, but we’ve never seen a specific incident where a pipeline company has walked away from its liabilities in the event of an incident. However, we have heard from Canadians over the years, in the context of some of these reviews, that the concern is there that if a company were to default or walk away from this incident that the public or taxpayers could be left to pay those costs of cleanup. This specific change is to put in place a system to avoid the potential for that to happen.

Senator Unger: Do the shippers not have to have a billion dollars in insurance in the event of a casualty, or is it more now?

Mr. Hubbard: That is one of the measures that will come into force with this legislation. They currently don’t through legislation. The National Energy Board has imposed some conditions on individual projects as part of their approvals, but broadly across the industry it will be through this new legislation that we will have new financial requirements imposed on those companies.

Senator Unger: Do they have it in principle now?

M. Hubbard : Il faudra du temps pour consulter et mobiliser les Canadiens au sujet des changements et des efforts de réforme, mais le ministère travaille actuellement sur ces changements. Le ministre Carr a annoncé la stratégie provisoire, qui nous permettra d’examiner les projets en cours.

En même temps, le ministre Carr a annoncé son intention de lancer un processus de nomination afin de recruter de nouveaux membres au sein de l’ONE. Comme je l’ai indiqué dans mon exposé, la Loi sur la sûreté des pipelines entrera en vigueur à la mi-juin et contribuera à renforcer notre système de sécurité des pipelines.

Nous procéderons à un examen plus vaste de l’Office national de l’énergie, mais nous apportons tout de même des modifications en ce moment.

La sénatrice Unger : Cela pourrait-il prendre des mois ou des années? Avez-vous une idée?

M. Hubbard : Je pense qu’on parle davantage d’années que de mois, étant donné que nous devons consulter les Canadiens concernant ces changements et procéder à des réformes législatives potentielles, en plus de tout le processus parlementaire qui s’ensuit.

La sénatrice Unger : J’ai une question concernant le principe du « pollueur-payeur » qui sera enchâssé dans la loi.

La situation est-elle problématique au point où il faut l’inscrire dans la loi? Depuis quelques années, j’entends dire que c’est presque une norme acceptée. Ce principe posait-il problème au point où il faut l’enchâsser dans la loi?

M. Hubbard : Mon collègue serait peut-être mieux placé que moi pour en parler, compte tenu de son expérience dans le domaine, mais je n’ai jamais eu connaissance d’une société de pipelines qui s’est défilée de ses responsabilités à la suite d’un incident. Toutefois, selon ce que nous avons entendu au fil des années, dans le cadre de ces examens, on craignait que si une société se soustrayait à ses responsabilités à la suite d’un incident, le public ou les contribuables doivent assumer les coûts du nettoyage. Cette modification précise nous évitera une telle situation.

La sénatrice Unger : Les expéditeurs n’ont-ils pas besoin de se prémunir d’une assurance de 1 milliard de dollars dans le cas d’un incident, ou est-ce plus maintenant?

M. Hubbard : C’est l’une des mesures qui entrera en vigueur dans le cadre du projet de loi. Ce n’est pas le cas actuellement. L’Office national de l’énergie a imposé certaines conditions relatives à l’approbation des projets, mais de façon générale, les sociétés devront se conformer à de nouvelles exigences financières en vertu du nouveau projet de loi.

La sénatrice Unger : Sont-elles responsables en principe?

Mr. Hubbard: In principle now companies have unlimited liability if they are proven at fault or negligent. The changes being introduced will put in place that billion-dollar liability regardless of fault so that that money is available right away to pay costs of cleanup.

Senator Unger: There was a comment that Canadians need to be consulted. We had a witness come a couple of weeks ago who was of the opinion that every single Canadian should have input into this if they so choose. To what extent will Canadians be consulted?

Mr. Hubbard: On potential reforms going forward, those processes are still being defined but the government has made some broad commitments about being more inclusive in its consultations and engagement going forward. Tim can probably speak to some of the examples of how this is being implemented for individual projects now.

Timothy Gardiner, Director General, Strategic Projects Secretariat, Major Projects Management Office, Natural Resources Canada: Is there an interest in getting into specific projects?

On the Trans Mountain expansion project, for instance, as part of the interim principles that were announced in January the government took action in May and announced a ministerial panel. Three eminent Canadians will consult and engage communities along the pipeline route and will also solicit and interpret feedback from the public through a website that we're setting up on the Natural Resources Canada website. They will report to the Minister of Natural Resources in November.

That is part of the government's commitment to consult more broadly with Canadians.

Senator Unger: Thank you for that.

As you can see, I'm from Alberta; Edmonton specifically. I haven't heard this figure recently, but two or three months ago it was that \$30 billion in future investments in Alberta, specifically in the oil sands, have been cancelled. That certainly is giving Canada, I think, a bad reputation. We are not reliable, and now we have more red tape, more delays and more restudies.

In your opinion, Mr. Hubbard, which of the proposed pipelines is most likely to succeed and when?

Mr. Hubbard: What I would say to this specific question is that we are not in the position of picking winners in terms of individual infrastructure projects. We have a regulatory process and system in place. If these projects can meet those requirements, then the government will take a final decision on them going forward.

Senator Unger: Of course.

M. Hubbard : En principe, les entreprises doivent assumer une responsabilité illimitée si on prouve qu'elles sont fautives ou qu'elles ont fait preuve de négligence. Nous allons donc chiffrer la responsabilité à 1 milliard de dollars, peu importe la faute, de sorte que les fonds soient disponibles sur-le-champ pour couvrir les coûts du nettoyage.

La sénatrice Unger : On a dit plus tôt qu'il fallait consulter les Canadiens. Il y a quelques semaines, un de nos témoins était d'avis que chaque Canadien devrait avoir son mot à dire là-dessus. Dans quelle mesure les Canadiens seront-ils consultés?

M. Hubbard : Pour ce qui est des réformes potentielles, ces processus sont en train d'être définis, mais le gouvernement a pris certains engagements, notamment celui de tenir des consultations plus inclusives. Tim pourrait sûrement vous donner quelques exemples de la façon dont cela va se traduire pour les projets individuels.

Timothy Gardiner, directeur général, Secrétariat des projets stratégiques, Bureau de gestion des grands projets, Ressources naturelles Canada : Est-ce que vous voulez qu'on parle de projets précis?

Concernant le projet d'agrandissement du réseau Trans Mountain, par exemple, dans le cadre des principes provisoires qui ont été annoncés en janvier, le gouvernement a pris des mesures en mai et a annoncé la création d'un groupe ministériel spécial. Trois experts canadiens consulteront les collectivités le long du trajet du pipeline et solliciteront les commentaires du public par l'entremise d'un site web que nous sommes en train d'intégrer au site web de Ressources naturelles Canada. Ils feront rapport au ministre des Ressources naturelles en novembre.

Cela fait partie de l'engagement du gouvernement de mener de plus vastes consultations auprès des Canadiens.

La sénatrice Unger : Merci.

Comme vous pouvez le constater, je viens de l'Alberta, plus précisément d'Edmonton. Je n'ai pas entendu ce chiffre dernièrement, mais il y a deux ou trois mois, on parlait d'un futur investissement de 30 milliards de dollars, principalement dans les sables bitumineux, qui a été annulé. Cela nous donne une piètre réputation. En plus de ne pas être fiables, nous voilà maintenant aux prises avec de nouvelles lourdeurs administratives, de plus longs délais et une multiplication d'études.

À votre avis, monsieur Hubbard, lequel des projets d'oléoducs est le plus susceptible de voir le jour et quand?

M. Hubbard : Je dirais, en réponse à cette question, que nous ne sommes pas en mesure de désigner des gagnants parmi les différents projets d'infrastructure étudiés. Il y a un processus réglementaire qui s'applique. Si ces projets répondent à tous les critères, le gouvernement prendra une décision finale sur leur réalisation.

La sénatrice Unger : Bien sûr.

Mr. Hubbard: I would say that each of the proposals has its strengths and weaknesses. Those are being discussed and reviewed as part of the broader project reviews under way on each of those.

Senator Unger: If more regulations and more onerous taxes upstream continue to be piled on, it is likely that some of these companies will pull out and go somewhere else.

Mr. Hubbard: Canada operates in a competitive investment environment. Industry makes investment decisions based on where they can earn the best return. A lot of that relates to time and the certainty that they can make these investment plans within a certain time frame, so quite cognizant and moving forward with reforms that certainty for industry is an important principle. At the same time, a number of other broader objectives are out there that these regulatory systems are put in place for as well.

Senator Black: I am also a senator from Alberta and, like Senator Unger, I spend time every day on this file.

I want to start by thanking each and every one of you for the work you do on behalf of Canadians. In my view, you are working on the most important file in terms of Canadian prosperity. By virtue of the document that you tabled today and your comments, you clearly understand the file. I am very appreciative that you are doing what you can to advance this important matter.

Before I get to the substance of my questions, which relate to LNG so you can start to think a bit about that, I want to confirm for the record that you have made two points that align with my point of view. First, you have indicated clearly that Canada will need to diversify its energy markets. We all agree, but it is very important that we hear that from the Government of Canada.

Second, you have confirmed what I think we all understand: that the demand for oil globally will continue to increase until at least 2040. I want to confirm that you have made those two statements clearly.

Mr. Hubbard: That is correct.

Senator Black: That is very helpful.

Your department is doing what it can to move this forward. That is my view, which I take publicly all the time. I want to know from you what you think this committee should do to ensure that we get the result we need. There is no secret that we are looking to ensure that we can get oil from Alberta to the West and East Coasts. What should this committee do to assist you in advancing this file?

Mr. Hubbard: That is a very good question. You are already doing it in the support of facilitating a fact-based dialogue around the development and transport of our resources. It's important

M. Hubbard : Je dirais que chacun des projets a ses forces et ses faiblesses. Celles-ci sont discutées et étudiées dans le cadre des vastes examens réalisés sur chacun.

La sénatrice Unger : Si l'on continue d'ajouter des règlements et des taxes onéreuses en amont, on peut s'attendre à ce que certaines entreprises se retirent et s'en aillent ailleurs.

M. Hubbard : Le Canada a un environnement d'investissement concurrentiel. Les entreprises prennent leurs décisions en matière d'investissement en fonction des projets potentiellement les plus rentables. Le temps compte pour beaucoup, de même que le degré de certitude associé aux plans d'investissement dans un certain horizon, donc nous savons très bien qu'il y aura des réformes nécessaires, parce que la certitude est un principe important pour les entreprises. En même temps, les régimes de réglementation sont mis en place pour répondre à divers autres grands objectifs aussi.

Le sénateur Black : Je suis moi aussi un sénateur de l'Alberta, comme la sénatrice Unger, et ce dossier m'occupe tous les jours.

Je voudrais commencer par remercier chacun de vous du travail que vous faites au nom des Canadiens. À mon avis, vous travaillez au dossier le plus important pour la prospérité canadienne. À la lumière du document que vous avez déposé aujourd'hui et des observations que vous avez faites, vous comprenez clairement le dossier. J'apprécie beaucoup tout ce que vous faites pour essayer de le faire avancer, c'est important.

Avant d'aborder le fond de mes questions, qui porte sur le GNL (vous pouvez donc commencer à y réfléchir), j'aimerais attester pour le compte rendu que vous avez fait valoir deux choses qui concordent avec mon point de vue. Premièrement, vous avez clairement indiqué que le Canada devra diversifier ses marchés énergétiques. Nous sommes tous d'accord, mais il est très important que nous l'entendions de la bouche des représentants du gouvernement du Canada.

Deuxièmement, vous avez confirmé une chose que nous comprenons tous, je crois : la demande pour le pétrole dans le monde continuera d'augmenter encore au moins jusqu'en 2040. J'aimerais confirmer que vous avez bel et bien fait ces deux affirmations clairement.

M. Hubbard : C'est exact.

Le sénateur Black : C'est très utile.

Votre ministère fait ce qu'il peut pour faire avancer ce dossier. C'est mon point de vue, que j'exprime publiquement chaque fois que je le peux. J'aimerais savoir ce que vous croyez que ce comité devrait faire pour nous permettre d'atteindre le résultat escompté. Ce n'est un secret pour personne que nous voulons nous assurer de pouvoir transporter le pétrole de l'Alberta sur les côtes Ouest et Est. Que ce comité devrait-il faire pour vous aider en ce sens?

M. Hubbard : C'est une très bonne question. Vous en faites déjà beaucoup en favorisant un dialogue fondé sur des faits concernant l'exploitation et le transport de nos ressources. Il est

that Canadians engage in this discussion and ground their understanding and debate around these issues in the facts. Your study and its results will help to contribute to that dialogue going forward.

Senator Black: If you have any other ideas let us know, because we want to be constructive on this dialogue.

We haven't had an opportunity to talk much about LNG. My view is that because it tends to start on the far West Coast of our nation and so much of the oxygen has been taken by the pipeline debate, I think Canadians, and one hopes not the Government of Canada, are overlooking the stunning potential opportunities that LNG offers to Canada in terms of an industry, as we all know.

I want to ensure that the viewers at home know that we have a number of proposals now, and two very important ones: PETRONAS and LNG Canada. Combined, they are \$80 billion in private money. There is no government money, but \$80 billion in private money. This is something that I strongly believe would be a good thing for Canada.

I want to know what the Government of Canada is doing to ensure that this happens. I don't know where to look.

Mr. Hubbard: First, you are right in that a lot of the public debate is focused on the need to diversify our markets for Canada's oil production. It is equally important and relevant, and probably more so, to diversify our markets for our natural gas production. With the shale boom in the United States, projections are that they will become self-sufficient in their natural gas production as early as 2017. Over 60 per cent of Canada's natural gas production is currently destined for the U.S. market. If they no longer need our gas, it will not be about growing our industry but about maintaining the industry we have. LNG would play that important role in providing new markets for that tremendous resource we have in Canada.

In terms of what we are doing to support that industry going forward, LNG development is primarily regulated by provincial jurisdictions. Our colleagues at the Major Projects Management Office are working closely with federal colleagues around the environmental assessment and regulatory processes for those projects and the required federal permits to ensure that those processes are managed as expeditiously as possible.

Also, we are working closely with the Province of British Columbia and looking at some of the other issues and requirements that will help to facilitate this development activity going forward, such as the development of a regulatory regime for projects developed on port lands. The federal government has been actively engaged in those issues as well as the relationship and discussions with Canada's indigenous peoples that are impacted by those projects.

important que les Canadiens participent à la discussion et qu'ils fondent leur compréhension et le débat en la matière sur des faits. Votre étude contribuera à alimenter ce dialogue.

Le sénateur Black : Si vous avez d'autres idées, n'hésitez pas à nous les communiquer, parce que nous voulons contribuer de manière constructive à ce dialogue.

Nous n'avons pas encore eu l'occasion de parler beaucoup du GNL. J'ai l'impression que c'est parce que ce débat part de l'extrême Ouest du pays et que le débat sur les oléoducs nous prend tellement d'énergie que les Canadiens — et j'espère que ce n'est pas le cas du gouvernement du Canada — sous-estiment le potentiel de débouchés incroyables que présente le GNL pour l'industrie canadienne, comme nous le savons tous.

Je veux être certain que les téléspectateurs qui nous suivent de la maison savent qu'il y a diverses propositions sur la table, dont deux très importantes : celles de PETRONAS et de LNG Canada. Ensemble, ces projets représentent 80 milliards de dollars de fonds privés. Il ne s'agit pas de l'argent des contribuables, mais de 80 milliards de dollars de fonds privés. Je crois fortement que ce serait une bonne chose pour le Canada.

J'aimerais savoir ce que le gouvernement du Canada fait pour que ces projets se réalisent. Je ne sais pas qui regarder.

M. Hubbard : Premièrement, vous avez raison de dire que le débat public se concentre beaucoup sur la nécessité de diversifier nos marchés pour la production pétrolière du Canada. Pourtant, il est tout aussi important et pertinent, probablement même plus encore, de diversifier nos marchés pour la production de gaz naturel. Compte tenu de l'essor que connaît le gaz de schiste aux États-Unis, on s'attend à ce que les États-Unis soient autosuffisants en matière de gaz naturel dès 2017. À l'heure actuelle, plus de 60 p. 100 de la production de gaz naturel du Canada est destinée au marché américain. S'ils n'ont plus besoin de notre gaz, le but ne sera pas d'assurer la croissance de notre industrie, mais sa survie. Le projet de LNG contribuerait de manière importante à nous donner accès à de nouveaux marchés pour la formidable ressource que nous avons au Canada.

Pour ce qui est de ce nous faisons pour assurer l'avenir de cette industrie, l'exploitation du GNL est essentiellement régie par les provinces. Nos collègues du Bureau de gestion des grands projets travaillent en étroite collaboration avec leurs collègues fédéraux dans le cadre de l'évaluation environnementale et des mécanismes réglementaires qui entourent ces projets, ainsi que pour l'obtention des permis fédéraux requis pour que ces démarches se fassent le plus vite possible.

De même, nous travaillons en étroite collaboration avec la province de la Colombie-Britannique et nous nous penchons sur les autres enjeux et besoins pour faciliter ces activités de développement, notamment par l'élaboration d'un régime de réglementation pour les projets visant des terrains portuaires. Le gouvernement fédéral participe activement aux efforts en ce sens, de même qu'aux relations et aux discussions avec les peuples autochtones du Canada qui sont touchés par ces projets.

Senator Black: I would observe that is all tremendous work. I know you are doing that work and it is good work, but the clock is ticking quickly. PETRONAS, Shell and the partners in Shell have options globally, not only in respect of LNG opportunities but also other places to put their money.

I am interested in your view on the following: Should the Government of Canada not send a very strong signal from the top that these projects matter to Canada and that Canada will do what is required, appropriately, to ensure that these projects come to fruition? It will not be good enough to tell leadership that we're working with the Government of British Columbia, having further consultations with indigenous peoples and working on regulations. This has been going on for close to a decade. These companies need assurance that these projects matter to Canada. I want to know what you would recommend your masters do to ensure this.

Mr. Hubbard: I mentioned previously that there is a tremendous economic opportunity from LNG development going forward. You are right that it is a competitive global market, and companies will make decisions on where to invest their capital going forward.

We have tremendous opportunities and advantages in developing that industry in Canada. At the same time, we have a regulatory regime and requirements in place that companies must meet before they will get the "go" or "no-go" decision. We need to clear that before we can provide outright support for any individual project to ensure that they can meet and satisfy the requirements we have put in place in Canada.

Senator Black: Could you not take the position that Shell and PETRONAS, assuming that A,B, and C happen, you need to know that we are extraordinarily supportive of this initiative, as opposed to appearing to be in the back row of the bleachers in a very large stadium.

Mr. Hubbard: It's a tough place for a government to be.

There are arguments on both sides but, at the end of the day, when regulatory decisions need to be made, it's tough for a minister or cabinet to be cheerleaders on those projects when they need to make those tough decisions based on the facts before them.

Senator Black: The NEB has approved the PETRONAS project. Correct?

Mr. Hubbard: The National Energy Board approved an export licence for the PETRONAS project, yes.

Senator Black: PETRONAS would have the regulatory authority from the Government of British Columbia? All we're waiting on, as I understand, is CEAA.

Le sénateur Black : Je ferais remarquer qu'il s'agit d'un travail gigantesque. Je sais que vous faites tout ce travail et que vous faites du bon travail, mais le compte à rebours est lancé. PETRONAS, Shell et ses partenaires ont diverses options dans le monde, non seulement pour l'exploitation du GNL, mais pour divers projets dans lesquels ils pourraient investir dans le monde.

J'aimerais savoir si vous croyez que le gouvernement du Canada devrait envoyer un signal très fort selon lequel ces projets comptent pour les plus hauts dirigeants du Canada et le Canada fera tout ce qu'il faut, de manière appropriée, pour que ces projets portent fruit. Il ne suffira pas de dire aux dirigeants que nous travaillons avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, que nous continuons de consulter les Autochtones et que nous travaillons à l'élaboration de règlements. Le processus est enclenché depuis presque 10 ans. Ces entreprises ont besoin d'avoir la garantie que ces projets comptent pour le Canada. J'aimerais savoir ce que vous recommanderiez à vos maîtres pour que ce soit fait.

M. Hubbard : J'ai déjà mentionné que l'exploitation du GNL présentait un énorme potentiel de débouchés économiques. Vous avez raison de dire que nous sommes en concurrence avec le marché mondial et qu'il revient aux entreprises de décider où elles souhaitent investir leurs capitaux.

Il y a d'énormes avantages à développer cette industrie au Canada. En même temps, nous avons un régime réglementaire et des obligations que ces entreprises doivent respecter avant qu'on décide de les laisser aller de l'avant ou non. Nous devons régler ces questions avant d'accorder officiellement notre appui à n'importe quel projet pour que tous les projets acceptés répondent aux exigences en vigueur au Canada.

Le sénateur Black : Ne pourriez-vous pas dire haut et fort que Shell et PETRONAS, si les exigences A, B et C sont respectées... Vous devez savoir que nous appuyons vivement cette initiative et que nous ne voulons pas être de simples spectateurs de la rangée d'en arrière dans un très grand stade.

M. Hubbard : C'est une situation difficile pour un gouvernement.

Il y a des arguments de part et d'autre, mais en bout de ligne, lorsqu'il faut prendre des décisions réglementaires, il est difficile pour un ministre ou le Cabinet de faire la promotion de ce genre de projets, puisque ce sont eux qui doivent prendre les décisions difficiles en fonction des faits qui leur sont soumis.

Le sénateur Black : L'ONE a approuvé le projet de PETRONAS, n'est-ce pas?

M. Hubbard : L'Office national de l'énergie a approuvé un permis d'exportation pour le projet de PETRONAS, en effet.

Le sénateur Black : PETRONAS aurait donc l'autorisation réglementaire nécessaire du gouvernement de la Colombie-Britannique? Tout ce que nous attendons, d'après ce que je comprends, c'est l'évaluation environnementale.

Mr. Hubbard: We are waiting on a final federal environmental assessment decision on that project.

Senator Black: I understand that with regard to the Shell project, we're waiting on nothing except Shell and its partners. Is that correct?

Mr. Hubbard: There may be some outstanding permits associated with that development.

Senator Black: If I don't know it and you don't know it, we can assume they're not major, correct?

Mr. Hubbard: My understanding is that they're working towards a final investment decision at the end of the year and are on track to make that decision, but we'd need to talk with our colleagues at Shell about that.

Senator Black: My suggestion to you is, if they move that forward, that participants need to know that the Government of Canada supports this initiative.

I think it could be argued, respectfully, that we are seen to be in the back row of the bleachers in a very large stadium. I don't want to be at a hearing a year from now asking the question, "What went wrong? What should we have done at this time?"

Senator Eggleton: I want to ask you about the situation with the United States. You say that currently about 97 per cent of the crude oil exports and 100 per cent of gas exports go to the United States, but you point out that the situation is changing partly, certainly, because of the shale boom.

Where do you expect the numbers to go in the next year from where they currently are, and will this shale boom last? There has been a lot of controversy over some of the environmental impacts of it, like earthquakes and such.

Look forward a bit in how you see this situation evolving.

Mr. Hubbard: A number of factors go into these things. I would certainly be happy to share some of the most recent production forecasts from our colleagues at the National Energy Board that could give you precise numbers around this.

As I mentioned, on the oil production side of things, based on projects the currently under construction, we anticipate that Canadian oil production will increase by around 800,000 barrels per day over the next five years, minimum. It could be more if prices increase and support further decisions.

On the gas side, it will be dependent on whether we develop an LNG industry here in Canada. Without the development of an LNG industry, our gas production will be, at best, flat if not declining going forward given the huge increase in production in the U.S.

M. Hubbard : Nous attendons la décision finale relative à l'évaluation environnementale fédérale de ce projet.

Le sénateur Black : Je crois comprendre que pour le projet de Shell, nous attendons seulement que Shell et ses partenaires aillent de l'avant, n'est-ce pas?

M. Hubbard : Il pourrait rester quelques questions de permis à régler pour permettre les activités d'exploitation.

Le sénateur Black : Si je ne suis pas au courant et que vous ne l'êtes pas non plus, nous pouvons présumer qu'il ne s'agit pas d'un obstacle majeur, n'est-ce pas?

M. Hubbard : D'après mes informations, ils devraient prendre leur décision finale d'investissement d'ici la fin de l'année et sont en train de la prendre. Vous devrez en parler avec nos collègues de Shell.

Le sénateur Black : Je vous dirais que s'ils sont prêts à aller de l'avant, les participants doivent savoir que le gouvernement appuie cette initiative.

Je crois, avec tout le respect que je vous dois, que nous pouvons donner l'impression d'être assis dans la rangée arrière d'un grand stade. Je ne voudrais pas me retrouver en séance de comité dans un an à demander : « Ou est-ce que nous avons déraillé? Qu'aurions-nous dû nous faire à ce moment-ci? »

Le sénateur Eggleton : J'aimerais vous interroger sur la situation aux États-Unis. Vous dites qu'à l'heure actuelle, environ 97 p. 100 de nos exportations de pétrole brut et 100 p. 100 de nos exportations de gaz sont destinés aux États-Unis, mais vous soulignez que la situation a commencé à changer, cela ne fait aucun doute, en raison de l'essor du gaz de schiste aux États-Unis.

À quel genre de chiffres vous attendez-vous d'ici un an par rapport à maintenant, si l'essor du gaz de schiste qu'on observe se poursuit? Il y a beaucoup de controverse qui entoure les effets environnementaux de cette forme d'exploitation, comme le risque de tremblement de terre.

Donnez-moi une idée de la façon dont vous vous attendez à ce que la situation évolue.

M. Hubbard : Il y a divers facteurs qui entrent en ligne de compte. Je serais ravi de vous faire part des plus récentes prévisions de nos collègues de l'Office national de l'énergie pour vous donner des chiffres précis.

Comme je l'ai mentionné, pour ce qui est de la production de pétrole, d'après les projets actuellement en construction, nous nous attendons à ce que la production canadienne de pétrole augmente d'environ 800 000 barils par jour au cours des cinq prochaines années, au moins. Elle pourrait augmenter encore plus si les prix augmentaient et suscitaient d'autres décisions.

Pour ce qui du gaz, tout dépendra du développement de l'industrie du GNL au Canada. Si nous ne développons pas notre industrie du GNL, notre production de gaz stagnera, au mieux, si elle ne diminue pas, compte tenu de l'augmentation énorme de la production américaine.

Regarding the development of shale resources and whether it's here to stay or not, it's a huge technological innovation that has been pioneered by oil and gas companies here in North America. They're very innovative and they will continue to find ways to develop these resources, both more competitively but also reducing the environmental impacts around it going forward.

The U.S. has brought on line about 4 million barrels per day over the last four years from shale production. The recent decline in prices reduced their projections over the next year by about 1 million barrels per day, but as we see prices start to rise again we expect that production will start being developed again.

Senator Eggleton: Any other additional information you can provide to the clerk would be great.

We've had a number of people come here and talk about the concept of social licence. Are you engaged in the conversation about that? How do you apply it to the development of your programs and policies?

Mr. Hubbard: We're very familiar with the term. I'm not sure if that's the precise term we use internally. Often, in our internal discussions, we refer to it as building public confidence in the development of our resources.

There's a significant amount of work underway to address these issues. I think it's really at the heart of one of Minister Carr's mandate commitments around the development of a Canadian Energy Strategy and working with the provinces in this regard, and building public confidence will be a big part of that objective going forward.

Senator Eggleton: You might have even said that a couple of years ago before social licence became part of the jargon. What's different?

Mr. Hubbard: I think expectations are growing amongst Canadians to be involved in these decision-making processes going forward.

Energy development used to be a quiet issue not that long ago. I remember the first expansion of the Trans Mountain project back in 2007 and 2008, when I think there were fewer than 10 intervenors who signed up to participate in that project. There is a very different scenario currently under way.

It goes to the heart of energy and environmental issues being high on the public agenda here in Canada, needing to engage Canadians and ensuring that we're making decisions based on science and the facts.

The Deputy Chair: I have a few questions while we're here.

Pour ce qui est de l'exploitation du gaz de schiste et de la pérennité des procédés, c'est le fruit d'une très grande innovation technologique des sociétés pétrolières et gazières de l'Amérique du Nord. Elles sont très novatrices et continueront de trouver des moyens d'exploiter ces ressources, pour accroître leur caractère concurrentiel, mais également pour réduire les effets environnementaux de cette forme d'exploitation.

Les États-Unis ont augmenté leur production de gaz de schiste d'environ 4 millions de barils par jour au cours des quatre dernières années. La chute récente des prix les a poussés à réduire leurs prévisions pour la prochaine année d'environ un million de barils par jour, mais comme les prix semblent recommencer à monter, nous nous attendons à ce que la production reprenne de plus belle.

Le sénateur Eggleton : Toute l'information supplémentaire que vous pourrez faire parvenir au greffier nous sera utile.

Diverses personnes sont venues ici nous parler du concept de l'acceptabilité sociale. Participez-vous à la conversation à cet égard? Comment appliquez-vous ce concept à l'élaboration de vos programmes et politiques?

M. Hubbard : Nous connaissons très bien ce terme. Je ne suis pas certain que ce soit exactement celui que nous utilisons à l'interne. Bien souvent, dans nos discussions, nous parlons de la nécessité de gagner la confiance du public à l'égard de l'exploitation de nos ressources.

Il y a beaucoup de travail qui se fait en ce sens. Je pense que c'est vraiment au cœur des engagements de mandat du ministre Carr en vue de l'élaboration d'une stratégie énergétique canadienne. Notre collaboration avec les provinces et nos efforts pour gagner la confiance du public joueront un grand rôle dans l'atteinte de cet objectif.

Le sénateur Eggleton : Vous le disiez peut-être même il y a quelques années, avant que le concept de l'acceptabilité sociale n'entre dans le jargon. Qu'est-ce qui est différent aujourd'hui?

M. Hubbard : Je pense que les Canadiens s'attendent de plus en plus à participer aux processus décisionnels.

Il n'y a pas si longtemps, l'exploitation de l'énergie était un sujet qui ne faisait pas beaucoup de vagues. Je me rappelle du premier agrandissement du projet de Trans Mountain, en 2007 et en 2008. Je pense qu'il y avait moins de 10 intervenants qui s'étaient inscrits pour participer aux discussions sur ce projet. C'est une tout autre histoire aujourd'hui.

C'est que l'énergie et les questions environnementales figurent aujourd'hui en tête de liste des priorités publiques au Canada, il faut donc mobiliser les Canadiens et nous assurer de prendre des décisions fondées sur la science et les faits.

Le vice-président : J'ai quelques questions à vous poser pendant que nous y sommes.

My first one is with regard to the proposed pipelines and their effect on GDP. You mentioned the Conference Board of Canada estimates that the Trans Mountain expansion and Energy East projects will generate \$77.6 billion in additional GDP for the Canadian economy. If you take line 3, the Northern Gateway and Keystone XL, what does that do to those numbers? Would it be unrealistic to suppose it would double them?

Mr. Hubbard: I would hate to hazard a guess, but by adding those projects up you'd be talking at least another \$25 billion of capital investment which would have downstream impacts.

The Deputy Chair: So we're probably looking at close to double that number if these projects are approved. That's a lot of revenue and economic development for the country. I want to put that on the record.

Something else I wanted to mention is that the refineries on the East Coast get their oil from various sources. For some, like the refinery in New Brunswick and some in Quebec, it comes by rail, but most of the product arrives in ships' bottoms.

Do you have an exact amount of how many barrels of oil a day go to all the refineries on the East Coast of Canada, including Quebec and Atlantic Canada?

Mr. Hubbard: I would have to get back to you on that, but we have those numbers.

The Deputy Chair: I would think it's in excess of something like half a million today.

Mr. Hubbard: It would be in excess of that if you're adding the Quebec and Atlantic refineries.

The Deputy Chair: When it comes to the safe transportation of petroleum, it's not hard to make the point that petroleum going through a pipeline is substantially safer than petroleum arriving in ships' bottoms.

Mr. Hubbard: Pipelines do have a strong safety record in Canada. I think over the last number of years we've proven that we can deliver and transport resources safely through pipelines but I think we can, as well, through other methods of transport if we have the appropriate requirements in place.

The Deputy Chair: As somebody who lives on the coastline, I don't think we hear enough from any government the argument of advisability and importance of using pipelines to move petroleum to our refineries as opposed to going through our waters. I think the people of Atlantic Canada would appreciate that. The Government of Canada should be cognizant of that reality, because I don't hear ships' bottoms discussed when it comes to the movement of petroleum.

Ma première question porte sur les projets d'oléoducs et leur effet sur le PIB. Vous avez mentionné que selon les estimations du Conference Board du Canada, les projets d'agrandissement de Trans Mountain et d'oléoduc Énergie Est génèreraient un PIB supplémentaire de 77,6 milliards de dollars pour l'économie canadienne. Si on prend la ligne 3, sur les projets Northern Gateway et Keystone XL, quelle en serait l'incidence sur les chiffres? Serait-il irréaliste de présumer qu'ils doubleraient?

M. Hubbard : Je ne voudrais vraiment pas lancer de chiffres au hasard, mais l'ajout de ces projets représenterait au moins 25 milliards de dollars d'investissement de capitaux de plus, qui auraient des effets en aval.

Le vice-président : Les chiffres pourraient donc presque doubler si ces projets étaient approuvés. Cela représente beaucoup de revenus et de développement économique pour le pays. Je tiens à le préciser pour le compte rendu.

Il y a une autre chose que je souhaite mentionner, c'est que les raffineries de la côte Est tirent leur pétrole de diverses sources. Certaines, comme la raffinerie du Nouveau-Brunswick et certaines du Québec, transportent le pétrole par train, mais la plus grande partie du pétrole arrive par navires-citernes.

Avez-vous le nombre exact de barils de pétrole qui parviennent tous les jours aux raffineries de la côte Est du Canada, qui comprend le Québec et tout le Canada atlantique?

M. Hubbard : Je pourrais vous les faire parvenir ultérieurement, mais oui, nous avons ces chiffres.

Le vice-président : Je pense que cela représente plus d'un demi-million de barils par jour.

M. Hubbard : C'est encore plus, je crois, si l'on tient compte des raffineries du Québec et de l'Atlantique.

Le vice-président : Quand on parle de la sécurité du transport du pétrole, il n'est pas difficile de faire valoir qu'il est plus sûr de transporter le pétrole par oléoduc que de remplir des navires-citernes.

M. Hubbard : Les oléoducs ont un excellent bilan de sécurité au Canada. Je pense qu'au cours des dernières années, nous avons prouvé que nous pouvons transporter nos ressources de manière sécuritaire par oléoduc, mais je pense que nous pouvons également utiliser d'autres modes de transport si nous mettons en place toutes les protections voulues.

Le vice-président : En tant que résidant de la côte, je crois qu'il n'y a aucun gouvernement qui nous parle suffisamment du bien-fondé de l'importance d'utiliser les oléoducs pour transporter le pétrole vers nos raffineries plutôt que de passer par les eaux. Je pense que la population du Canada atlantique est en mesure de le comprendre. Le gouvernement du Canada devrait reconnaître cette réalité, parce que je n'entends pas beaucoup parler de la coque des navires quand on discute du transport du pétrole.

Mr. Hubbard: It is one of the issues that is top of mind to Canadians during these project reviews. The safe transport of these resources, whether it's pipeline or marine, is top of mind.

The Deputy Chair: You mentioned the complex decision-making landscape. There is nothing new about concerns around risks and impacts of pipeline spills. That has been around for 75 years. That is always something to deal with.

You mentioned here that the provinces have established their own pipeline conditions extending beyond regulatory processes. We all understand that anybody can come to the table and express a concern, but neither the provinces nor municipalities have jurisdiction when it comes to pipelines. Decisions, when it comes to pipelines, are completely within the purview of the federal government; is that not correct?

Mr. Hubbard: The federal government primarily has jurisdiction over federally regulated pipelines, but it does not absolve those infrastructure projects from undergoing provincial authorizations that may apply to those projects as well.

The Deputy Chair: It's fair to say that they don't primarily have jurisdiction, they fully have jurisdiction. They have to consult, obviously, but the jurisdiction and the final decision making is with the federal government.

Mr. Hubbard: The final "go" or "no-go" decision would primarily rest with the federal government.

The Deputy Chair: I want to thank you for being here today. We very much appreciate your time.

This meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, June 14, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the East and West coasts of Canada.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, this morning the committee is continuing its study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil to eastern Canadian refineries and to ports on the east and west coasts of Canada.

M. Hubbard : C'est l'un des principaux enjeux qu'évoquent les Canadiens dans l'évaluation de ces projets. La sécurité du transport des ressources est toujours une priorité, qu'on parle du transport maritime ou du transport par oléoduc.

Le vice-président : Vous avez mentionné la complexité du paysage décisionnel. Il n'y a rien de nouveau pour ce qui est des risques et des effets des fuites des oléoducs. Les oléoducs existent depuis 75 ans. C'est toujours une préoccupation.

Vous avez mentionné que les provinces établissent elles-mêmes leurs conditions pour autoriser les oléoducs au-delà des mécanismes réglementaires. Nous comprenons tous que quiconque a le droit d'exprimer ses inquiétudes, mais les oléoducs ne relèvent pas de la compétence des provinces ni des municipalités. Les décisions relatives aux oléoducs sont exclusivement de la compétence du gouvernement fédéral, n'est-ce pas?

M. Hubbard : Le gouvernement fédéral est principalement responsable de la réglementation fédérale des oléoducs, mais cela ne soustrait pas les projets d'infrastructure aux autorisations provinciales qui peuvent s'appliquer à ce genre de projets aussi.

Le vice-président : On peut quand même dire que le gouvernement fédéral n'en a pas la principale responsabilité, mais la pleine responsabilité. Il doit évidemment mener des consultations, mais la décision finale incombe au gouvernement fédéral.

M. Hubbard : La décision finale pour ou contre incombe principalement au gouvernement fédéral.

Le vice-président : Je vous remercie d'être venu ici aujourd'hui. Nous vous sommes très reconnaissants de nous avoir consacré de votre temps.

La séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 14 juin 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, ce matin, le comité poursuit son étude de l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut vers les raffineries de l'Est du Canada et vers les ports situés sur les côtes Atlantique et Pacifique du Canada.

Our meeting today will have two parts. For the first hour, we will hear from a researcher from the University of Ottawa. During the second hour, we will hear from the Assembly of First Nations.

Our first witness is Professor Monica Gattinger of the School of Political Studies at the University of Ottawa. She is also the Director of the Institute for Science, Society and Policy. Her area of expertise includes energy policy and governance.

In the past few days, we have had a few changes in our schedule, and I would like to thank Professor Gattinger for her flexibility. I now invite her to begin her presentation. Afterwards, honourable senators, we'll have questions.

Monica Gattinger, Associate Professor, School of Political Studies, University of Ottawa, as an individual: Thank you. As was mentioned, I'm the director of the Institute for Science, Society and Policy at the University of Ottawa. I also chair an initiative called Positive Energy at the university, which I'll speak to in a moment.

As director of the institute, one of our areas of expertise and interest is evidence-based decision making, and I would like to congratulate the Senate committee for undertaking this very important study and looking to the evidence around these key issues regarding Canada's energy future.

It's an honour to be here today. I thank you very much for the invitation. My presentation will be made in English.

[*Translation*]

If you have questions in French, I will be happy to reply in the language of your choice.

[*English*]

The title of the presentation, as you've seen, is "Public Confidence in Energy Development in Canada, "with the somewhat unusual subtitle of "Elephants, Horses and Sitting Ducks." I'll speak to that metaphor in a moment, but it is a metaphor we have found in our research is quite useful for thinking through some of the issues that pertain to public confidence in energy development.

The context for this presentation is the Positive Energy project, which I'll speak to in a moment, and then I'll dive straight into discussing public confidence, looking at some of the drivers underpinning public confidence and beginning to think through a diagnostic. Why are we seeing some of the challenges that we're seeing in terms of social opposition to energy development, and this is where we get into the metaphor of elephants, horses and sitting ducks. I'll end off with some ideas around a prescription for how to strengthen public confidence.

Aujourd'hui, la séance se divise en deux parties. Au cours de la première heure, nous entendrons une chercheuse de l'Université d'Ottawa et, pendant la deuxième, un représentant de l'Assemblée des Premières Nations.

Le premier témoin est Monica Gattinger, de l'École d'études politiques à l'Université d'Ottawa. Elle dirige également l'Institut de recherche sur la science, la société et la politique publique. Son champ de compétence englobe la politique énergétique et la gouvernance.

Ces derniers jours, nous avons dû modifier notre programme, et je tiens à remercier Mme Gattinger de son obligeance à cet égard. Je l'invite à présenter son exposé. Les honorables sénateurs auront ensuite des questions à lui poser.

Monica Gattinger, professeure agrégée, École d'études politiques, Université d'Ottawa, à titre personnel : Merci. Comme on l'a dit, je dirige l'Institut de recherche sur la science, la société et la politique publique. Je préside aussi à l'université une initiative, Énergie positive, dont je parlerai dans un instant.

Comme directrice de l'Institut, je dirai qu'un de ses domaines de compétence et d'intérêt est la prise de décisions fondées sur des faits probants, et je félicite le comité sénatorial d'avoir entrepris cette étude très importante pour examiner les faits relatifs à ces enjeux clés pour l'avenir énergétique du Canada.

C'est un honneur de comparaître. Merci beaucoup de cette invitation. Je ferai mon exposé en anglais.

[*Français*]

Si vous avez des questions en français, je serai heureuse d'y répondre dans la langue de votre choix.

[*Traduction*]

La présentation s'intitule, comme vous l'avez vu, « Confiance du public dans le développement de l'énergie au Canada : Évidences, moteurs et cibles faciles. » Et elle a en anglais un sous-titre inhabituel : « Elephants, Horses and Sitting Ducks ». Je reviendrai dans un instant sur ce sous-titre qui s'inspire d'une métaphore relevée dans nos recherches, et qui est utile à la réflexion sur certains enjeux qui se rapportent à la confiance du public dans le développement de l'énergie.

Le contexte de la présentation est le projet Énergie positive, dont je vais parler dans un moment, après quoi je vais aborder directement la question de la confiance du public en examinant certains des facteurs qui jouent sur cette confiance avant de commencer à réfléchir à un diagnostic. Pourquoi des difficultés apparaissent-elles sous forme d'opposition sociale au développement de l'énergie? Et c'est là qu'intervient la métaphore animalière des éléphants, des chevaux et des canards. Je terminerai en proposant quelques idées pour renforcer la confiance du public.

Positive Energy is an initiative at the University of Ottawa that uses the convening power of the university to bring together key energy players to strengthen public confidence, and those players are policy-makers, regulators, industry, environmental NGOs, indigenous groups and academia. But we do more than just convene. We do what I refer to as convening plus, which means we also take solution-oriented applied research to inform dialogue and action.

Today's presentation is drawing on a framing paper that I'm currently writing on public confidence, which will be released in the coming weeks. In essence, this paper aims to connect the dots when it comes to the challenge of garnering public confidence in energy development. It draws on our research to date and on other research that's being undertaken by a variety of other organizations in this sphere. A summary of this paper, a summary version of it, was used as a discussion paper at a stakeholder workshop last week in Winnipeg in the lead-up to the Energy and Mines Ministers' Conference this year in Winnipeg.

The overarching message, and my overarching message today, is that public confidence and the development of public confidence in energy development is a multifaceted challenge. There are many strands to this issue, many moving parts, and there is a really important and extensive need for collaboration and coordination across governments, policy and regulation.

So what drives public confidence? I'm on slide 5 now here. We can think of three key drivers that influence and impact public confidence. Certainly governments, policy approaches, regulatory approaches; but also industry, notably industry performance in the energy sector, as well as society. People look to what NGOs are saying about energy development. What are the responses of local communities, whether those are local communities or indigenous communities, to energy development? People also of course listen to their friends and think through their discussions with friends and neighbours as well when it comes to their level of public confidence in energy development.

If we turn to slide 6, this is really where we get into the diagnosis. Why are we seeing such high levels of social opposition to energy development in recent times? I think it's important to underscore that this is not exclusively a challenge for fossil fuels. While pipelines and oil and gas development are often the flashpoints for social opposition to energy, we can think about renewable projects as well. Large-scale hydro and wind farms are also in many instances recently facing social opposition.

In this presentation, we will look at a number of interlocking factors that are helping us to try to understand why we see social opposition and reduced levels of public confidence in energy development.

Énergie positive est une initiative de l'Université d'Ottawa qui met à profit le pouvoir mobilisateur de l'université pour réunir des joueurs clés dans le secteur énergétique afin de renforcer la confiance du public, et ces joueurs, ce sont les autorités responsables des politiques, les organismes de réglementation, l'industrie, des ONG environnementales, des groupes autochtones et le milieu universitaire. Mais nous ne faisons pas que convoquer ces joueurs. Nous allons plus loin, car nous utilisons aussi les résultats de la recherche appliquée axée sur les solutions pour informer le dialogue et l'action.

Mon exposé d'aujourd'hui s'inspire d'un document-cadre que je suis en train de rédiger sur la confiance du public. Il sera publié dans les prochaines semaines. Essentiellement, ce document vise à établir des liens pour relever le défi de la confiance du public dans le développement de l'énergie. Il fait appel aux recherches réalisées jusqu'à maintenant et à celles qu'entreprennent diverses organisations actives dans cette sphère. Un résumé de ce document, une version abrégée, a servi de document de travail la semaine dernière à Winnipeg, à la veille de la Conférence des ministres de l'Énergie et des Mines.

Le grand message, mon grand message d'aujourd'hui, c'est que la confiance du public, le renforcement de la confiance du public dans le développement de l'énergie, sont un défi qui présente de nombreux aspects. L'écheveau est complexe, les éléments sont mobiles et il existe un besoin vraiment important et très étendu de collaboration et de coordination entre l'action des gouvernements, la politique et la réglementation.

Qu'est-ce qui motive la confiance du public? J'en suis à la cinquième diapositive. Trois facteurs principaux influencent la confiance du public et ont une incidence sur elle. Les gouvernements, les politiques et la réglementation, bien sûr, mais aussi l'industrie et notamment sa performance dans le secteur énergétique et, enfin, la société. Les gens se tournent vers le discours des ONG sur le développement énergétique. Quelles sont les réactions des collectivités locales ou autochtones au développement de l'énergie? Et bien entendu, les gens écoutent ce que disent leurs amis et réfléchissent à la faveur de leurs discussions avec leurs amis et voisins, lorsqu'il s'agit d'établir leur niveau de confiance dans le développement de l'énergie.

À la sixième diapositive, nous nous intéressons au diagnostic. Pourquoi observons-nous ces derniers temps une opposition aussi vive au développement de l'énergie? Il importe de souligner que cette opposition ne vise pas exclusivement les combustibles fossiles. Certes, les pipelines et l'exploitation pétrolière et gazière sont souvent des éléments déclencheurs de l'opposition sociale au développement énergétique, mais des projets d'exploitation des énergies renouvelables sont également ciblés. Les grands aménagements hydroélectriques et les parcs d'éoliennes ont récemment donné lieu dans bien des cas à une opposition sociale.

Au cours de la présentation, nous verrons un certain nombre de facteurs imbriqués qui nous aident à comprendre l'opposition sociale et la perte de confiance du public dans le développement de l'énergie.

If we look at the outer circle, the first is social and value change. This is social and value change across all sectors, but certainly having an impact on energy development. Then when we get into the energy space, we can look at a number of policy gaps, and I'll talk about those in a moment. Public authorities also have responses to these policy gaps, whether that's policy-makers or energy regulators. Then there are also, of course, project proponent practices.

In this presentation, I'm just going to focus on the first three of those circles: social and value change, policy gaps and public authorities' responses.

This is where we get into the animal metaphor. I'm on slide 7 now, social and value change. We have come to think of these issues as horses that have left the barn. There have been fundamental changes in society and in social values in the post-war period, and I will point to five of them here that are having a significant impact upon public confidence in energy development.

Across Western industrialized democracies, we see a decline of trust in institutions, whether that's governments or industry, and a decline of deference to authority and expertise. One of the consequences of that is that we are also seeing a reduced trust in the evidence, whether that evidence is being prepared by governments or by expert scientific bodies and the like. There is a reduced level of trust in evidence. That's a challenge for energy development.

Second is a desire for greater public involvement in decision making. Citizens want to be involved in decisions that affect them, but one of the consequences of this is that we're increasingly seeing tensions between participatory democracy and representative democracy, participatory democracy meaning folks wanting to be involved in decisions that affect them and representative democracy meaning elected officials at the end of the day needing to make decisions.

Third, we're seeing a shift from communitarian to individual values. The line of sight for folks' interest is increasingly at the individual level rather than at the community, regional or national level, and one of the consequences of this is that appeals to the national interest are gaining less traction.

Fourth, there is a rise of what can be thought of as anti-corporate values, so less confidence in big business and a preference often for smaller scale, locally owned projects over larger scale "big business" projects.

Finally, there is a decline in risk tolerance, so lower levels of trust that governments or industry can properly identify risks related to energy development and can actually mitigate those risks.

Dans le cercle de l'extérieur se trouve le changement de la société et des valeurs. Ce changement touche tous les secteurs, mais il a certainement un impact sur le développement de l'énergie. En passant dans le cercle énergétique, nous pouvons voir les lacunes des politiques, dont je parlerai dans un instant. Les pouvoirs publics, qu'il s'agisse des décideurs ou des autorités qui réglementent l'énergie, réagissent à ces lacunes. Enfin, il y a, bien sûr, les pratiques des promoteurs de projet.

Au cours de mon exposé, je vais en rester aux trois premiers cercles : le changement de la société et des valeurs, les lacunes des politiques et les réactions des pouvoirs publics.

Et voici où intervient la métaphore animalière. J'en suis à la septième diapositive, qui porte sur le changement de la société et des valeurs. Il faut se représenter ces enjeux comme des chevaux qui ont quitté l'écurie. Des changements fondamentaux sont survenus dans la société et dans les valeurs sociales au cours de l'après-guerre. J'en signalerai cinq qui ont une grande incidence sur la confiance du public dans le développement de l'énergie.

Dans les démocraties industrialisées de l'Occident, nous observons une diminution de la confiance envers les institutions, qu'il s'agisse des gouvernements ou de l'industrie et un moins grand respect pour l'autorité et les experts. L'une des conséquences, c'est qu'on fait moins confiance aux faits, qu'ils soient présentés par les gouvernements ou des organismes regroupant des scientifiques spécialisés, par exemple. Moins de confiance dans les faits, donc. C'est là une difficulté pour le développement de l'énergie.

Deuxièmement, on souhaite une plus grande participation du public à la prise des décisions. Les citoyens veulent avoir leur mot à dire dans les décisions qui les touchent, mais l'une des conséquences, ce sont des tensions plus vives entre la démocratie participative et la démocratie représentative, la première étant celle où les gens veulent participer aux décisions dont les conséquences les touchent et la deuxième celle où des représentants élus finissent par devoir prendre les décisions.

Troisièmement, nous observons une évolution qui tend à substituer les valeurs individuelles aux valeurs communautaires. On se préoccupe de plus en plus du niveau de l'individu plutôt que de celui de la localité, de la région ou de la nation. L'une des conséquences, c'est que les appels à l'intérêt national sont de moins en moins efficaces.

Quatrièmement, des valeurs qu'on peut concevoir comme hostiles aux sociétés s'affirment davantage. On fait donc moins confiance aux grandes entreprises et on préfère souvent les projets modestes au niveau local aux projets d'envergure proposés par les « grandes sociétés ».

Enfin, il y a une diminution de la tolérance au risque. On fait donc moins confiance aux gouvernements ou à l'industrie pour cerner correctement les risques du développement de l'énergie et les atténuer.

The bottom line is that we aren't in 1950s Kansas any longer. The horse has left the barn on these issues. Social and value change is very much a new reality when it comes to energy decision making.

So what about the elephants? What are the elephants in this metaphor? The elephants are the policy gaps that have an impact on public confidence in energy development. In the paper, we're using the metaphor of many elephants in many rooms, and I'm going to point to three of those here.

The first is climate change. In the absence of, from many folks' perspectives, meaningful movement and adequate forums for grappling with climate change, we're beginning to see much more opposition to individual energy projects for broader policy reasons related to climate change than to the individual project per se.

The second is reconciliation and indigenous concerns when it comes to energy development. As we know, many of these issues go far beyond energy. It's about clean drinking water, appropriate housing, education and murdered and missing indigenous women. Many of these issues are finding themselves washing up on the steps of individual energy project proposals.

And finally, there is a lack of mechanisms to address the cumulative effects of successive energy projects or to plan regionally around projects. Many of these elephants, these policy gaps, are exacerbated by silo-ization both within and between governments, hence the call that I mentioned at the outset of the presentation for greater coordination between governments.

What is the impact of this? This is where the sitting ducks come in. In this context of social and value change and of policy gaps, energy decision-making processes have been at some level sitting ducks in that context. Many of these unresolved policy issues, as you will see on slide 9, are actually beginning to be played out in regulatory processes for individual energy project proposals. Some of the reactions that public authorities are having to this, whether it's trying to reduce the level of involvement of people in regulatory processes or whether it's trying to reduce timelines around regulatory processes, are actually serving to further undermine public confidence.

So what to do in this context? This is where the presentation will leave off.

There are four key things that I'd like to point to. The first is to accept the horses, accept that social and value change, those fundamental changes, mean that we are in a very different context for energy development than we were in, let's say, the 1950s. If you look at the pipeline sector, the last time we had this many major pipeline proposals, either on the books or before regulators, was in the 1950s. At that time, a royal commission was struck to try to sort through how to address these various

En somme, nous ne sommes plus dans le Kansas des années 1950. Cette époque-là est bien révolue. Le changement de la société et des valeurs est une nouvelle réalité pour la prise de décisions en matière énergétique.

Que dire des éléphants? Que représentent-ils dans cette métaphore? Ce sont les lacunes des politiques qui ont un impact sur la confiance du public dans le développement de l'énergie. Dans le document, nous utilisons cette métaphore pour dire que, sur bien des plans, il y a des évidences dont personne ne parle. Je vais en énumérer trois.

La première, ce sont les changements climatiques. En l'absence, aux yeux de bien des gens, d'une évolution conséquente et de tribunes satisfaisantes pour s'attaquer aux changements climatiques, nous commençons à voir une opposition plus intense à des projets énergétiques individuels pour des raisons qui tiennent plus à la politique sur les changements climatiques qu'aux projets eux-mêmes.

La deuxième, ce sont la réconciliation et les préoccupations des Autochtones à l'égard du développement de l'énergie. Comme nous le savons, un grand nombre de ces questions débordent largement le secteur de l'énergie. Il y a l'approvisionnement en eau potable, les logements convenables, l'éducation, les femmes autochtones disparues ou assassinées. Nombre de ces problèmes se retrouvent mêlés à des propositions de projets énergétiques.

Enfin, il n'y a pas de mécanismes qui permettent de tenir compte des effets cumulatifs des projets énergétiques successifs ou de faire une planification régionale autour des projets. Un grand nombre de ces lacunes des politiques sont exacerbées par les cloisonnements à l'intérieur des gouvernements et entre eux. C'est pourquoi j'ai parlé en début d'exposé d'un appel à une plus grande coordination entre les gouvernements.

Quel est l'impact? C'est là qu'interviennent les cibles faciles, les canards. Dans ce contexte de changement de la société et des valeurs, et des lacunes des politiques, les processus de prise de décisions en matière énergétique ont été, à un certain niveau, des cibles faciles. Comme on peut le voir sur la neuvième diapositive, beaucoup de ces questions de politique non réglées commencent à jouer dans le processus de réglementation de diverses propositions de projet énergétique. Certaines des réactions des pouvoirs publics à cet égard, qu'il s'agisse d'essayer de réduire la participation citoyenne aux processus de réglementation ou d'abrèger la durée de ces processus, ont pour effet de miner davantage la confiance du public.

Que faire dans ce contexte? C'est là-dessus que la présentation va se conclure.

Je voudrais signaler quatre éléments principaux. Le premier est d'accepter les chevaux, c'est-à-dire les moteurs de changement, d'accepter que le changement de la société et des valeurs signifie que nous sommes aujourd'hui dans un contexte fort différent, pour le développement de l'énergie, de celui des années 1950, par exemple. Dans le secteur des pipelines, la dernière fois que nous avons eu autant de propositions de pipelines importants, soit à l'état de projet, soit à l'étude devant les organismes de

issues, but again, fast forward to 2016 and a very different context in terms of social and value change. We can't turn back the clock on it. We have to think through how to you do energy in that context.

The second is to befriend the elephants. We have a number of policy gaps that governments would do well to address, notably, as I mentioned earlier, around climate, around reconciliation and around cumulative and regional effects of energy development.

The third is to get the sitting ducks back on their feet. How can we go about strengthening energy decision-making processes and strengthening confidence in energy decision making? That's not only in terms of the substance of decisions, so ensuring that decisions are made in ways that are seen to be fair, that are made based upon the best available evidence, but also focusing in on the process of energy decision making as well, ensuring that there is access for individuals to be involved in energy decision making and that information is available for those who are interested, whether it is individuals or groups or communities, and have the capacity to be engaged in energy decision making and also ensuring that those processes are seen to be representative.

The final thing I will end on is that I'm actually cautiously optimistic, and I think there's a very exciting opportunity for Canada to move from the bleeding edge to the leading edge of this issue. As a democracy, we are facing these challenges, as are many other western industrialized democracies with large resource bases. I think Canada has a real opportunity here to think through how you do energy decision making in the 21st century.

The Deputy Chair: Thank you, professor, for your presentation. We will now turn to the senators for questions.

Senator Doyle: Thank you for your presentation. It was very interesting.

In our committee hearings, we have had many references to social license as it applies to pipeline projects. Depending on who you talk to, that concept can mean anything from genuine consultation with interested and affected groups to groups who could very well have a de facto veto power over the project, and somewhere in the middle of all of that you have the national interests. In your view, are these two concepts closely related? Are they mutually exclusive of each other?

Ms. Gattinger: Thank you very much for the question.

There's been a good deal of debate within energy circles about the utility and value and appropriateness of the concept of social license. It's important to recognize that that concept emerged in

réglementation, c'est dans les années 1950. À l'époque, une commission royale a été chargée d'étudier les moyens de gérer ces diverses questions. Mais nous nous retrouvons en 2016, dans un contexte très différent à cause du changement de la société et des valeurs. Impossible de revenir en arrière. Nous devons réfléchir sérieusement à la façon d'aborder la question énergétique dans ce contexte.

Deuxièmement, il faut amadouer les éléphants. Il y a un certain nombre de lacunes dans les politiques que les gouvernements feraient bien de combler, notamment, comme je l'ai déjà dit, en matière de changements climatiques et de réconciliation, et concernant les effets cumulatifs et régionaux de l'exploitation des ressources énergétiques.

Troisièmement, les canards, les cibles faciles. Il faut les rendre moins faciles. Comment pouvons-nous renforcer les processus de prise des décisions et accroître la confiance à l'égard de la prise des décisions en matière énergétique? Et il ne s'agit pas seulement de la teneur des décisions. Il faut aussi veiller à ce qu'elles soient prises d'une façon qui semble équitable, à ce qu'elles soient fondées sur les meilleures données disponibles. Il faut encore mettre l'accent sur le processus de prise des décisions en matière énergétique, en veillant à ce qu'il y ait un accès pour ceux qui veulent y participer et à ce que l'information soit disponible pour ceux qui s'y intéressent, qu'il s'agisse de particuliers, de groupes ou de collectivités. Il faut qu'ils puissent participer à la prise de décisions et il faut que les processus soient perçus comme représentatifs.

Je terminerai en disant que je suis d'un optimisme prudent. Je crois qu'une occasion extraordinaire s'offre au Canada pour passer à la fine pointe dans ce domaine. Notre démocratie est aux prises avec ces défis, comme beaucoup d'autres démocraties industrialisées de l'Occident qui sont dotées de riches ressources naturelles. Le Canada a une possibilité très réelle de réfléchir sérieusement à la façon de prendre les décisions en matière énergétique au XXI^e siècle.

Le vice-président : Merci de votre exposé, professeure. Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs.

Le sénateur Doyle : Merci de votre exposé, qui était très intéressant.

Au cours de ses audiences, le comité a entendu parler bien des fois de permis social pour les projets de pipeline. Selon l'interlocuteur avec qui on discute, cette notion peut vouloir dire n'importe quoi, comme des consultations véritables avec des groupes intéressés et touchés qui peuvent fort bien avoir un droit de veto à l'égard d'un projet. Et au milieu de tout ça, il y a les intérêts nationaux. À votre avis, y a-t-il un lien étroit entre ces deux notions? S'excluent-elles mutuellement?

Mme Gattinger : Merci beaucoup de la question.

Dans les milieux de l'énergie, on a beaucoup discuté de l'utilité, de la valeur, du caractère approprié de la notion de permis social. Il est important de reconnaître que cette notion a émergé dans le

the mining sector as a social license to operate, and it applied exclusively, and still does, to individual mining companies and their operations with respect to a particular project.

As some of the challenges around energy began to become more salient, folks were looking for a concept that can help us to think through these issues, and that concept of social license came also to be applied to the energy sector. My view on the way that it's been applied in the energy sector is that it hasn't necessarily been helpful in advancing a productive conversation around these challenges because it's been applied in such a way that rather than focusing exclusively on individual company's practices, it has actually been applied in a way that extends across the entire decision-making processes, including policy-makers and regulators.

Taken to the extreme, it's precisely as you mentioned, senator, and I thank you for the question. One could look at this concept as actually conferring a veto on any individual or group that opposes a particular energy project. I don't think that's a direction that we want to go in. I think what we need to think through, in a democratic context again, is how you balance participatory democracy, people being involved, with, at the end of the day, representative democracy and governments, whether it's regulators or politicians, needing to make decisions.

I think strengthening confidence in that process of energy decision-making is where we should be focusing our efforts. In our work, we have very consciously not used that concept of social license for precisely that reason. We've either spoken to public confidence, as I have today, or social acceptance and support for energy.

Senator Doyle: We've also heard that certain pipeline projects have achieved considerable buy-in by groups in whose territory a given pipeline might be slated to go. In your view or experience, what is a buy-in? Does it include a sharing of resource revenues and pipeline jobs and even consultation with groups long after the pipeline has been finished?

Ms. Gattinger: This very much again comes to what I mentioned earlier in the presentation, social and value change and individuals wanting to have a say in decisions that affect them, and increasingly that the line of sight for interest is at the local or community level.

For these large, linear infrastructure projects, it's very important to think through not only what our decision-making processes look like for those projects, ensuring that we've got good opportunities for individuals to be involved, ensuring we've got decision-making processes in which there is public confidence, but also to think through, and we're doing some early work around this, what fairness looks like in the 21st century.

secteur minier; il s'agissait d'un permis d'exploiter, et il s'appliquait et s'applique toujours exclusivement aux minières en particulier et à leurs activités dans le cadre d'un projet donné.

Certains des défis du domaine énergétique devenant plus évidents, des gens ont cherché une notion qui nous aiderait à penser ces problèmes et on a fini par appliquer cette idée de permis social ou d'acceptabilité sociale au secteur énergétique également. À mon avis, son application dans ce secteur ne s'est pas nécessairement faite de façon utile à la tenue d'échanges productifs au sujet de ces défis parce que, au lieu de l'appliquer exclusivement aux pratiques d'une société donnée, on en a étendu l'application à l'ensemble des processus de prise de décisions, aux décideurs et aux responsables de la réglementation.

Poussée à l'extrême, cette notion donne précisément les résultats dont vous avez parlé, sénateur. Je vous remercie de la question. On pourrait envisager cette idée comme une façon d'accorder un veto à toute personne ou à tout groupe qui s'oppose à un projet énergétique particulier. Je ne crois pas que nous devions nous engager dans cette voie. Ce à quoi nous devons réfléchir, dans un contexte démocratique, c'est aux moyens d'équilibrer la démocratie participative, avec la participation citoyenne, et la démocratie représentative, où les gouvernements, qu'il s'agisse d'organismes de réglementation ou d'hommes et de femmes politiques, doivent prendre des décisions.

Nos efforts doivent viser surtout à renforcer la confiance dans le processus de prise des décisions en matière d'énergie. Dans nos travaux, nous avons très consciemment exclu la notion de permis social précisément pour cette raison. Nous avons parlé soit de la confiance du public, comme je l'ai fait aujourd'hui, ou de l'acceptabilité sociale et du soutien pour l'énergie.

Le sénateur Doyle : Nous avons aussi entendu dire que certains projets de pipeline ont obtenu une adhésion considérable de groupes dans le territoire desquels un pipeline pourrait être installé. À votre avis ou selon votre expérience, qu'est-ce que l'adhésion? Cela comprend-il un partage des revenus provenant des ressources et des emplois liés au pipeline ou même des consultations longtemps après l'achèvement de l'infrastructure?

Mme Gattinger : Cela se rapporte encore tout à fait à ce que j'ai dit tout à l'heure dans mon exposé : le changement de la société et des valeurs et le fait que les individus veulent avoir leur mot à dire dans les décisions qui les touchent et le fait que l'intérêt est axé sur le niveau local.

Pour ces grands projets d'infrastructure linéaire, il est très important de penser non seulement à l'aspect que prennent les processus de prise des décisions sur ces projets, en donnant aux personnes en cause de bonnes occasions de participer, en veillant à ce que le public fasse confiance aux processus de décision, mais aussi de réfléchir sérieusement. Nous avons amorcé des travaux à ce sujet et nous essayons de voir la conception que nous pouvons nous faire de l'équité au XXI^e siècle.

If you look to the United States, some of the jurisdictions that are developing shale gas where hydraulic fracturing is being undertaken in fairly extensive ways have begun to think through how you can try to ensure that the distribution of benefits and costs around the development of that resource is done in such a way that it's perceived as fair not only at, let's say, the state level but also at the local level as well.

In some instances, that has actually meant a funneling of severance taxes, roughly equivalent to royalties here in the Canadian context, to local communities in a very direct way, so that those communities can see the direct benefits of that development to their community. These are some of the balances that we need to try to strike in the current environment.

Senator Unger: Thank you very much, Ms. Gattinger, for your presentation. I'm from Alberta and we certainly know a lot of these issues.

Going back to your slide about what drives public confidence, you mentioned that industry has a role. I wonder what your opinion is of how industry — and I'm talking about the hydrocarbon industry — has performed.

Ms. Gattinger: It would be difficult to answer that question in a blanket way. As you would well know, there are many different companies, each with different cultures, histories and practices.

One of the challenges that we're facing currently — and I didn't mention it in the presentation, but I think it's important to recognize — is that, as a result of the "shale revolution," we're really seeing a transformation in North American energy markets. Changes in the ways, the directions, the destinations, where the producing areas and the consumption areas are — those have meant significant transformations in energy infrastructure, including in pipelines.

As I mentioned a moment ago, you would have to go back to the 1950s in the Canadian context to see this many major pipeline proposals either on the books or before regulators. Pipelines are getting attention in a way that they have not had attention for many years and, again, in a social context that has been fundamentally changed.

As I mentioned earlier, we've got increasing concerns about climate change, so many pipeline projects are actually being targeted over concerns about climate rather than concerns about the individual project per se. We have pipelines transiting through areas, or proposed to transit through areas, that perhaps have not had pipelines before — again, in a context of increasing recognition and rights for indigenous peoples and concerns over reconciliation.

I think industry is grappling with how to function in this very different context.

I would imagine you have had witnesses before you who would say that when it comes to the performance of the pipeline sector, 99.999 per cent of the time— add however many 9s the pipeline

Aux États-Unis, certaines administrations qui exploitent le gaz de schiste avec un recours assez considérable à la fracturation hydraulique ont commencé à réfléchir à la façon de répartir les avantages et les coûts de l'exploitation de cette ressource pour que cette répartition soit perçue comme équitable non seulement au niveau de l'État, mais aussi au niveau local.

Dans certains cas, cela s'est traduit par l'attribution de taxes de séparation, qui sont en gros l'équivalent des redevances dans le contexte canadien, aux localités de façon très directe pour qu'elles puissent voir les avantages directs qu'elles tiraient de cette exploitation. Ce sont là certains des équilibres à chercher dans le contexte actuel.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup de votre présentation, madame Gattinger. Je viens de l'Alberta, où les problèmes de cette nature ne manquent pas.

Je reviens à votre diapositive sur les facteurs qui motivent la confiance du public. Vous dites que l'industrie a un rôle à jouer. Que pensez-vous du comportement de l'industrie à cet égard? Je veux parler de l'industrie des hydrocarbures.

Mme Gattinger : Il serait difficile de donner une réponse générale à cette question. Comme vous le savez pertinemment, il y a beaucoup de sociétés différentes qui ont chacune leur culture, leur histoire et leurs pratiques propres.

L'un des défis qui se posent à nous actuellement — je n'en ai pas parlé dans mon exposé, mais il est important d'en prendre conscience —, c'est que, à cause de la « révolution du schiste », nous voyons les marchés de l'énergie en Amérique du Nord se transformer. Il y a des changements dans les modes de production, les orientations, les destinations, les lieux de production et les lieux de consommation. Tout cela a entraîné d'importantes transformations dans l'infrastructure énergétique, pipelines compris.

Comme je l'ai dit il y a un instant, au Canada, il faut remonter aux années 1950 pour voir autant de propositions de grands pipelines en projet ou à l'étude dans les organismes de réglementation. Les pipelines attirent une attention qu'ils n'ont pas eue depuis bien des années et cela, je le répète, dans un contexte social fondamentalement transformé.

Comme je l'ai déjà dit, nous nous préoccupons de plus en plus des changements climatiques. C'est ainsi que beaucoup de projets de pipeline sont contestés non à cause des projets eux-mêmes, mais à cause des préoccupations pour le climat. Des pipelines passent, ou on propose de les faire passer, à des endroits où il n'y a jamais eu de pipeline — et, je le dis encore, dans un contexte où on se préoccupe davantage des droits des peuples autochtones et de la réconciliation avec eux.

L'industrie essaie de trouver comment elle doit fonctionner dans ce contexte très différent.

J'imagine que vous avez entendu des témoins vous dire, à propos de la performance du secteur des pipelines, que 99,999 p. 100 du temps — ajoutez autant de 9 que le secteur

sector is able to calculate to — it is able to deliver its product safely and without incident. What we do see, though, is that when there is an incident, it receives a tremendous amount of attention.

Industry is grappling with these issues and trying to think through how to develop greater levels of confidence in our industry in a context, again, where social and value change is such that people will more often remember the pipeline spill than they will the 99.999 per cent of product that makes its way to its destination without incident.

Senator Unger: Just to comment about Alberta and the oil sands, there are more than 1,700 Aboriginal people in permanent jobs at the oil sands. Over the past 14 years, Aboriginal companies have earned over \$8 billion in revenue through working relationships in the oil sands. In 2011 and 2012, oil sands companies contributed more than \$20 million to Aboriginal communities in that area. I think that Alberta has done extremely well in working with Aboriginal people.

But I have a different question, and this one is about the NEB. In a summary of the white paper that you co-authored, one recommendation is to make changes to the NEB Act to be sure that the NEB is unconstrained in its ability to regulate appropriately and has public confidence in its mandate and decisions. I would certainly agree with that. Can you elaborate on how the NEB is currently constrained, and what specific changes you feel are necessary in order to free the NEB from that controversy?

Ms. Gattinger: I appreciate the information relayed about indigenous communities and the benefits that many indigenous communities are seeing from hydrocarbon development. We often hear the negative side and not necessarily the positive side, so I thank you for that..

With respect to the white paper, as you mentioned, I was a co-author on a white paper on “social licence” that was spearheaded by the University of Calgary’s School of Public Policy. It’s important to note that paper was the work of multiple academics. It was a wonderful experience to be involved in, but I think it’s noted in the paper that it’s not a work of consensus. As with many issues, including this one, there are tremendous levels of debate around what the appropriate diagnosis is and what prescriptions should be. I wanted to give that rather lengthily caveat to say that what I am about to share with you is my own view and not necessarily reflective of the others who were involved in preparation of that white paper.

Again, to come back to the presentation that I’ve just made, one of the reasons that we’re seeing such tremendous focus and controversy in the regulatory process has less to do with regulation and energy regulation per se and far more to do with the policy gaps — the elephants in the room that I mentioned

pipelinier peut en calculer —, l’industrie peut acheminer le produit en sécurité et sans aucun incident. Ce que nous remarquons, cependant, c’est que le moindre incident reçoit énormément d’attention.

L’industrie se débat avec ces problèmes et essaie de réfléchir aux moyens de relever le niveau de confiance dont elle jouit, là encore dans un contexte où le changement de la société et des valeurs est tel que les gens se rappellent plus souvent une fuite d’un pipeline que les 99,999 p. 100 du produit qui arrivent à destination sans incident.

La sénatrice Unger : Je dirai simplement, à propos de l’Alberta et des sables bitumineux, que plus de 1 700 Autochtones ont un emploi permanent dans l’exploitation de cette ressource. Au cours de 14 dernières années, des entreprises autochtones ont réalisé des gains de plus de 8 milliards de dollars grâce à leurs relations de travail avec ce secteur d’activité. En 2011 et en 2012, les sociétés qui exploitent les sables bitumineux ont apporté plus de 20 millions de dollars à des collectivités autochtones de la région. L’Alberta a extrêmement bien travaillé avec les Autochtones.

Mais ma question porte sur autre chose. Il s’agit de l’Office national de l’énergie. Dans un résumé du livre blanc dont vous avez été l’un des auteurs, une recommandation propose de modifier la Loi sur l’Office national de l’énergie pour faire en sorte que celui-ci ait toute liberté pour prendre les règlements appropriés et que son mandat et ses décisions aient la confiance du public. Je suis certainement d’accord. Pourriez-vous expliquer en quoi l’office est actuellement soumis à des contraintes et dire quelles modifications au juste vous estimez nécessaires pour le libérer de cette controverse?

Mme Gattinger : Je vous remercie des renseignements que vous me transmettez sur les collectivités autochtones et les avantages que de nombreuses collectivités autochtones tirent de l’exploitation des hydrocarbures. Nous entendons souvent parler des aspects négatifs et pas nécessairement des aspects positifs. Je vous en remercie donc.

En ce qui concerne le livre blanc, comme vous l’avez dit, et j’ai été l’un des auteurs d’un livre blanc sur le « permis social » dont la School of Public Policy de l’Université de Calgary a été le fer de lance. Il importe de signaler que le document a été l’œuvre de nombreux universitaires. Ce fut une expérience passionnante, mais je crois qu’il est précisé dans le document que ce n’est pas une œuvre de consensus. Comme pour de nombreux enjeux, dont celui-ci, il y a bien des niveaux de débat sur le bon diagnostic et sur les remèdes à apporter. Je tenais à faire cette mise en garde relativement longue pour bien préciser que ce que je vais vous dire correspond à mon opinion personnelle et que cela ne reflète pas nécessairement celles des autres universitaires qui ont contribué à la rédaction du document.

Pour revenir encore à l’exposé que je viens de faire, l’une des raisons pour lesquelles le processus de réglementation attire tellement d’attention et suscite tellement la controverse tient moins à la réglementation et aux règlements sur l’énergie en soi, qu’aux lacunes des politiques — à ces évidences dont j’ai parlé

earlier in my presentation. It's so important for us, when we're thinking through what kind of changes we might make to regulatory systems, notably the NEB, to ensure that we're working with an accurate diagnosis of the problem and not focusing exclusively on one area.

Changes to the regulatory system are necessary, in my view. Strengthening public confidence in that system is absolutely essential, but it's a necessary but insufficient condition when it comes to strengthening public confidence in energy decision making for all the reasons that I mentioned a moment ago.

We need to really look carefully at the relationship between policy-makers and regulators and, again, reinforce that important role that the regulatory process plays in terms of an evidence-based, neutral, objective, expert-based assessment of individual project proposals. That may very well mean thinking about how we do a better job of ensuring information, access and representation in that process.

But, again, in the absence of dealing with some of these elephants in the room, with strengthening public confidence in energy development, you can only go so far with changes to the regulatory system.

Senator Mercer: Thank you for your presentation. It's very interesting.

I wanted to clarify a term you used, because people watching may not understand it, and I'm not sure I do. Under your horse of social and value change, you said shift from "communitarian to individual values." What is "communitarian"?

Ms. Gattinger: "Group values" is an easier way of putting it. It is shifting from thinking about society writ large and interest with respect to society writ large toward a greater focus over the last number of years — the last number of decades — we've seen toward individual interests. It is line of sight when it comes to thinking through support for an individual energy project or energy policy frameworks, much greater focus at individual and local levels over the group. It could be society, regional, provincial or national level.

Senator Mercer: One of the issues I see is the fact that we're not looking at this from a national perspective. Well, we are in the case of my Province of Nova Scotia. We're talking about getting oil and gas from Alberta to my province. But one of our main purposes here is about getting oil from Alberta and Saskatchewan to tidewater, so we can export it to other people around the world at prices higher than we are selling it to the Americans, because the Americans, of course, take a discount. This is the issue.

dans ma présentation. Il est important que, dans notre réflexion sur les modifications à apporter aux régimes de réglementation, notamment à l'ONE, nous nous efforcions de faire un diagnostic exact au lieu de nous concentrer exclusivement sur un domaine précis.

À mon avis, il faut apporter des modifications au régime de réglementation. Il est absolument essentiel de renforcer la confiance du public dans ce régime. C'est une condition nécessaire mais non suffisante lorsqu'il s'agit de renforcer la confiance du public dans la prise des décisions en matière énergétique, pour toutes les raisons que j'ai déjà énumérées il y a un moment.

Nous devons examiner de près la relation entre les décideurs et les responsables de la réglementation et, encore une fois, réaffirmer le rôle important que le processus de réglementation joue dans une évaluation des divers projets fondée sur des éléments probants, neutre, objective et faisant appel à des spécialistes. Cela pourrait fort bien dire qu'il faut réfléchir aux moyens de mieux assurer, dans ce processus, l'information, l'accès et la représentation.

Si nous ne tenons pas compte des évidences que personne ne veut voir, en ce qui concerne le renforcement de la confiance du public dans le développement de l'énergie, nous ne pourrions pas aller au-delà d'un certain stade dans les modifications du régime de réglementation.

Le sénateur Mercer : Merci de votre présentation, qui était très intéressante.

Je voudrais tirer au clair un terme que vous avez utilisé, car ceux qui suivent les délibérations ne le comprennent peut-être pas. Et je ne suis pas sûr de le comprendre moi-même. À propos du changement de la société et des valeurs sociales, vous avez parlé d'un passage des valeurs « communautaires » à des valeurs individuelles. Que veut dire « communautaire »?

Mme Gattinger : Une façon plus facile de le dire est « valeurs collectives ». Au lieu de penser à la société en général et à ses intérêts, nous avons commencé ces dernières années et ces dernières décennies à nous préoccuper davantage des intérêts individuels. C'est le point de mire, lorsqu'il s'agit de réfléchir au soutien pour un projet énergétique donné ou aux cadres de la politique énergétique. On accorde une attention beaucoup plus grande à l'individu et au niveau local plutôt qu'au groupe. Et le groupe, ce peut être la société, la région, la province ou le pays.

Le sénateur Mercer : L'un des problèmes que je perçois, c'est que nous n'abordons pas la question dans une perspective nationale. Dans ma province, la Nouvelle-Écosse, nous le faisons. Nous parlons d'y recevoir le pétrole et le gaz de l'Alberta et de la Saskatchewan. L'une des raisons principales, c'est qu'il faut acheminer le pétrole de ces deux provinces vers les côtes pour que nous puissions l'exporter à des prix supérieurs à celui que nous obtenons des Américains, puisque, évidemment, les Américains ont droit à un escompte. Voilà le problème.

I get to your other heading of what to do. You say getting the ducks back on their feet, strengthening confidence in energy decision making, substance of fairness, evidence-based, et cetera. How do you do that?

Ms. Gattinger: That is a tough question; thank you for it.

We have undertaken public opinion polling research. As you would probably know, if you poll Canadians about their levels of support for energy development, whether it's oil and gas or renewables, the majority of Canadians support oil and gas development, support renewable development, even support further development, so increased development in those sectors, including in oil and gas. What we do see, though, is that Canadians are also looking for a balance between the economy and the environment, looking notably to the federal government around climate change and movement on climate change.

Where sometimes we see that level of support that is there sort of in the abstract sometimes break down is when it comes to individual project proposals, where it's almost like citizens think with two sides of their brain. On the one side, they think about what is in the interest of the country writ large in sort of an abstract way, but then, when there is a project in front of them that will have an impact on their community, whether it's traversing through their community or ending in their community, then there is a little bit more focus on what the local interests are and what their individual interests are.

What we need to think through at that national level how we put in place a framework that people can have confidence in and that not only delivers for the economy and society and the environment writ large but also is perceived as fair when it comes to the distribution of benefits and costs across the country. I think linear infrastructure, back to Senator Doyle's question at the outset of this session, is particularly challenging in that respect, given the way in which costs and benefits are distributed on those projects. What does "fairness" look like in the 21st century? We are going to have to give that some pretty serious thought.

Senator Mercer: I appreciate that. I really think that one of the issues that we have is that Canadians are not looking at the benefits that are happening in downtown Toronto because of the export of crude oil from Alberta and Saskatchewan. They somehow have missed the economics lesson that says what is good for Alberta is good for Toronto.

How do we link that? Senator Unger tried to do a link to the Aboriginal community, and we're going to hear from some Aboriginal people later today. I really think that we need to do a linkage here of how exporting bitumen from Alberta is good for every community in Canada. As we say in Atlantic Canada, high tide rises all boats. This is a very important high tide that we are talking about.

Je passe à votre autre rubrique : que faut-il faire? Vous dites qu'il faut aider les cibles faciles, renforcer la confiance dans la prise des décisions en matière d'énergie, et vous ajoutez qu'il faut assurer l'équité, prendre des décisions fondées sur des données probantes et ainsi de suite. Comment peut-on s'y prendre?

Mme Gattinger : Voilà une question difficile. Merci de la poser.

Nous avons entrepris des sondages d'opinion. Comme vous le savez sans doute, lorsqu'on les interroge sur leur degré d'appui au développement énergétique, qu'il s'agisse de pétrole et de gaz ou d'énergies renouvelables, la majorité des Canadiens appuient l'exploitation du pétrole et du gaz, appuient l'exploitation des énergies renouvelables et appuient même un développement plus poussé dans ces secteurs, y compris celui du pétrole et du gaz. Ce que nous constatons, cependant, c'est que les Canadiens recherchent aussi un équilibre entre l'économie et le respect de l'environnement et se tournent notamment vers le gouvernement fédéral pour ce qui est des changements climatiques et des mesures à prendre pour les combattre.

Alors que ce niveau de soutien existe plus ou moins dans l'abstrait, il s'effondre parfois pour des propositions concrètes de projets. On dirait que les gens pensent avec deux parties différentes du cerveau. D'un côté, ils se préoccupent de l'intérêt du pays en général de façon quasi abstraite, de l'autre, lorsqu'ils sont en présence d'un projet qui aura un impact sur leur collectivité, que l'infrastructure la traverse ou y aboutisse, ils s'intéressent plus aux intérêts locaux et individuels.

Au niveau national, nous devons réfléchir aux moyens de mettre en place un cadre qui inspire confiance et qui donne des résultats pour l'économie et la société et l'environnement en général, mais qui soit aussi perçu comme équitable lorsqu'il s'agit de répartir les avantages et les coûts dans l'ensemble du pays. Je pense que les infrastructures linéaires, pour en revenir à la question énoncée par le sénateur Doyle en début de séance, sont particulièrement difficiles à cet égard, vu la répartition des coûts et avantages de ces projets. Comment se présente l'« équité » au XXI^e siècle? Nous allons devoir y réfléchir sérieusement.

Le sénateur Mercer : Je comprends. Je crois au fond qu'un de nos problèmes, c'est que les Canadiens ne tiennent pas compte des retombées que les exportations de brut de l'Alberta et de la Saskatchewan peuvent avoir au centre de Toronto. Ils ont oublié la leçon d'économie qui dit que ce qui est bon pour l'Alberta est bon aussi pour Toronto.

Comment faire ressortir ce lien? La sénatrice Unger a essayé de mettre en évidence un lien avec la collectivité autochtone, dont nous entendrons des représentants un peu plus tard aujourd'hui. Nous devons montrer comment l'exportation du bitume de l'Alberta est bonne pour tout le monde au Canada. Comme nous le disons dans le Canada atlantique, la marée soulève tous les bateaux. Il s'agit ici d'une importante marée haute.

Ms. Gattinger: It is, and, in that context, it is all the more important to try to identify what drives lack of confidence in these projects and what drives supporter opposition to these projects. Research that we have done to date suggests that — and, again, I mentioned it in the presentation, but I will come back to that for this particular question here — there are a variety of different drivers of support and opposition. Some of those can be economic. So where is the benefit for my community? Yes, there, perhaps an economics lesson is in order. However, some of the other concerns are much more about the way in which those resources are being developed and looking at the environmental impacts, in this case, of oil and gas development, specifically of oil development.

To return to the public opinion polling data, the public opinion research that we have undertaken, Canadians are confident that Canada can develop its energy resources in ways that respect the environment. What I think they have been missing up to this point is a plan. How are we going to do that? What is that going to look like?

Again, public opinion polling data that I am aware of from other organizations suggests that Canadians want to see a transition toward a cleaner energy future. They may think that transition can be undertaken more rapidly than is actually feasible in economic terms, in environmental, in market terms, et cetera. However, putting in place some sort of framework that would demonstrate to Canadians that the country is moving in the direction of a cleaner energy future might actually take some of the pressure off of some of these individual projects.

Senator Mercer: Buying all of that, who is responsible for building that confidence in Canadians?

Ms. Gattinger: I wish I could say it was a single entity that was able to undertake that relatively easily. As I said at the outset, the main message of my presentation today is that this development of public confidence is a multi-faceted challenge. It requires a lot of collaboration and coordination across governments.

I think there is a window of opportunity right now, and I am cautiously optimistic on this. There is a window of opportunity right now with a number of different decision processes that are ongoing. We have the First Ministers' meeting around climate. That is a wonderful opportunity to demonstrate movement in the country on that important issue.

We have the Council of the Federation meeting around the development of a Canadian energy strategy. The federal government has been invited into that process. If all of that can be worked out, again, it is a wonderful opportunity to look at what Canada's energy future looks like.

Third, we have the Energy and Mines ministers process, which, this year, is focusing on public confidence as its key theme. That is an opportunity to look at what can be done to strengthen public confidence at that level of regulation and issues that are within the mandates of energy and mines ministers.

Mme Gattinger : Effectivement. Et dans ce contexte, il est d'autant plus important de trouver les causes du manque de confiance dans ces projets et les facteurs qui motivent l'opposition à ces projets. Les recherches que nous avons réalisées à ce jour donnent à penser — j'en ai parlé dans ma présentation, mais j'y reviens pour répondre à cette question — que différents facteurs motivent le soutien et l'opposition. Certains peuvent être de nature économique. Où est l'avantage pour ma collectivité? Oui, une leçon d'économie s'impose peut-être. Toutefois, d'autres préoccupations tiennent beaucoup plus à la façon dont les ressources sont exploitées et à l'impact sur l'environnement. Dans ce cas, il s'agit de l'exploitation du pétrole et du gaz, mais plus précisément du pétrole.

Pour en revenir aux données des sondages, nos recherches ont montré que les Canadiens ont l'assurance que le Canada peut exploiter ses ressources énergétiques dans le respect de l'environnement. Ce qui a manqué jusqu'à maintenant, c'est un plan. Comment allons-nous nous y prendre? Quel aspect cela prendra-t-il?

D'après les données que je connais de sondages réalisés par d'autres organisations, les Canadiens souhaitent une transition vers un avenir énergétique plus propre. Ils pensent peut-être que cette transition peut se faire plus rapidement que ce n'est le cas en réalité sur les plans économique et environnemental et du point de vue des marchés, par exemple. Néanmoins, si nous mettons en place une sorte de cadre qui montre aux Canadiens que leur pays évolue vers un avenir énergétique plus propre, les pressions qui s'exercent sur certains projets pourraient peut-être s'alléger.

Le sénateur Mercer : Si on accepte tout cela, à qui revient la responsabilité de bâtir la confiance des Canadiens.

Mme Gattinger : Je voudrais bien pouvoir dire qu'une entité unique peut le faire avec une relative facilité. Comme je l'ai dit au départ, le message principal de mon exposé, c'est que le renforcement de la confiance du public est un défi aux facettes multiples. Il faut beaucoup de collaboration et de coordination entre les gouvernements.

Une occasion propice se présente en ce moment, et je suis d'un optimisme prudent. C'est qu'un certain nombre de processus de prise de décisions se déroulent en ce moment. Il y a une réunion des premiers ministres sur le climat. C'est une excellente occasion de montrer que la position de notre pays évolue dans ce dossier important.

Nous avons la réunion du Conseil de la fédération qui porte sur l'élaboration d'une stratégie canadienne de l'énergie. Le gouvernement fédéral a été invité à s'associer à ce processus. Si tout cela peut déboucher, ce sera une merveilleuse occasion d'étudier l'aspect que prendra l'avenir énergétique du Canada.

Troisièmement, il y a le processus des ministres de l'Énergie et des Mines qui, cette année, met l'accent sur le thème principal de la confiance du public. C'est une occasion d'étudier les mesures qui peuvent se prendre pour renforcer la confiance à ce niveau de réglementation et les enjeux qui relèvent des mandats des ministres de l'Énergie et des Mines.

All of this to say, multiple actors need to be working together in a strategic and coordinated way.

Senator Runciman: Going through this process, it's nice to hear you are cautiously optimistic, because I am not. I wonder if you could talk about the implications of the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples with respect to how that may impact. There are a couple of elements here that I saw.

I am looking at a note here, dated not too long ago. It was this month.

... 130 First Nations, led by the Yinka Dene Alliance signed on to the Save the Fraser declaration in British Columbia, in direct opposition to the Northern Gateway The pipelines are a no go," said Stuart Phillip, grand chief of the Union of British Columbia Indian Chiefs"

He was arrested, obviously, over the Kinder Morgan Mountain project.

Then, we see the NEB approved Trans Mountain twinned pipeline, an existing pipeline. Automatically, people are jumping to their feet, including the mayor of Vancouver, who showed up in Ottawa here last week to lobby the government on not approving Trans Mountain, even though the NEB has approved it and set up over 100 conditions, I believe.

Perhaps I can first ask your reaction to the UN declaration and the seemingly rigid resistance of so many in the Aboriginal communities, and then I have another issue that I want to raise with you.

Ms. Gattinger: The cautious optimism, I suppose, in part, is borne of a personality trait.

That said, there is no question that this is going to be hard. There is no question that we are facing a variety of challenges. Some of those policy gaps I mentioned on climate, on reconciliation, on cumulative effects and regional planning are really hard slogging to address.

It remains to be seen the way in which the government will implement the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples. Returning to a prefatory remark by Senator Doyle, one of the concerns is: Would that be implemented in such a way that it would confer a veto? If that is the case, it could be quite challenging for any of these projects moving forward. Our federal government definitely has its work cut out for it in thinking through the way in which it will implement that declaration.

On some of the broader issues, there is an opportunity. I certainly see this in terms of federal-provincial relations. Post-1980 and the National Energy Program, provinces actually coming together to collaborate around energy rather than competing and conflicting with one another was relatively challenging. We have seen significant movement on that

Tout cela pour dire que de multiples acteurs doivent travailler de concert, de façon stratégique et coordonnée.

Le sénateur Runciman : Dans le cadre de ce processus, il est agréable d'entendre que vous êtes prudemment optimiste, car je ne le suis pas. Pourriez-vous parler des conséquences de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones? Il y a un ou deux éléments que j'ai remarqués.

Voici une note qui ne remonte pas très loin dans le temps. C'était ce mois-ci.

[...] 130 Premières Nations, sous la conduite de l'Alliance Yinka Dene, ont signé la déclaration Sauvez le Fraser en Colombie-Britannique, s'opposant directement au pipeline Northern Gateway [...] « Les pipelines sont exclus, a déclaré Stuart Phillip, grand chef de l'Union des chefs indiens de la Colombie-Britannique... »

Il a été arrêté relativement au projet du pipeline Trans Mountain de Kinder Morgan.

Puis, l'ONE a approuvé le doublement du pipeline Trans Mountain, qui existe déjà. Automatiquement, les gens s'indignent, y compris le maire de Vancouver, qui est venu à Ottawa la semaine dernière pour demander au gouvernement de ne pas approuver ce pipeline, même s'il a été approuvé par l'ONE, qui a imposé à l'entreprise plus d'une centaine de conditions, je crois.

Je vous demande donc d'abord votre réaction à la Déclaration des Nations Unies et à la résistance apparemment sans compromis de tant de membres des collectivités autochtones. Ensuite, je voudrais aborder une autre question avec vous.

Mme Gattinger : Cet optimisme prudent tient en partie à ma personnalité, peut-être.

Cela dit, il est certain que la tâche sera difficile. Il ne fait pas de doute qu'il y a divers défis à relever. Certaines des lacunes des politiques dont j'ai parlé à propos du climat de la réconciliation, des effets cumulatifs et de la planification régionale sont vraiment difficiles à aborder.

Il reste à voir comment le gouvernement appliquera la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Pour en revenir à une observation liminaire du sénateur Doyle, l'une des questions qui se posent est la suivante : sera-t-elle appliquée de façon à conférer un veto aux peuples autochtones? Dans l'affirmative, il pourrait être très difficile de réaliser l'ensemble de ces projets. Le gouvernement fédéral a du pain sur la planche s'il veut réfléchir aux modalités d'application de cette déclaration.

Quant aux enjeux plus généraux, il y a une occasion d'agir. C'est sûrement le cas dans les relations fédérales-provinciales. Après 1980 et le Programme énergétique national, il était relativement difficile pour les provinces de se réunir pour collaborer en matière d'énergie au lieu de se concurrencer et d'entretenir des conflits. Nous avons observé une importante

through the Council of the Federation with the Canadian Energy Strategy. If the federal government is able to get engaged in that in a productive way, again, avenues are there, but it will take significant and careful thought about what key issues need to be addressed, who needs to be at the table, what some of the areas are where participatory democracy may be coming into tension with representative democracy, and where and how governments will identify the appropriate balance points between those tensions that we increasingly see.

Senator Runciman: The other element, and I'm sure there are many others that make me less than optimistic, is the third party opposition out there seemingly to any development in the energy sector. We have heard the Mayor of Vancouver being very vocal; and the Mayor of Montreal, with other mayors supporting his position, who wants no pipeline through Québec, despite the fact that they import from countries that have terrible environmental controls and horrific human rights records. In any event, that is their position.

Organizations like the World Wildlife Fund and the Suzuki Foundation don't want anything coming out of the ground. Some of them are well funded, some by U.S. money, which is ironic because the U.S. has sort of beaten us to the punch, if you will, in terms of development of the energy sector as they now export oil.

In any event, I made the point to representatives of the industry here that there has to be a more strategic approach on the economic side of this as well. You see the advertising. I have seen the television ads on the broader economic impacts to the country; and we have heard that kind of testimony.

We heard a witness who talked about a couple of more specific things that I think should be approached not just by the industry but also by third parties, such as Canadian chambers of commerce and Canadian manufacturers. He talked about Algoma steel in Sault Ste. Marie, which is on its knees in terms of production. He said that two LNG plants in British Columbia, which would represent one half of a year's production out of that steel plant, could rescue them. They have been rescued already a couple of times by government. He talked about over 100 businesses in Quebec that are dependent on the energy sector.

I asked him whether he had been in Sault Ste. Marie. They happen to have a cabinet minister representing that area in the province of Ontario; and the provincial government has not been terribly supportive. Have you been there and talked to that community so they can make an impression on their MPP? Have you been to those Quebec communities? There has to be that kind of effort as well. You can put big messages on television, but we will be watching the hockey game or whatever and they will not sink in. However, if you can go into a community and say that you can assure them of jobs for them, their kids and grandkids going forward, those are the kinds of messages that balance these other issues we have been talking it.

évolution sur ce plan grâce à la Stratégie canadienne de l'énergie. Si le gouvernement fédéral peut s'y engager de façon productive, des avenues peuvent s'ouvrir, mais il faudra une réflexion importante et prudente au sujet des enjeux clés à aborder, des participants dont la présence s'impose, des secteurs où il risque d'y avoir des tensions entre la démocratie participative et la démocratie représentative et de la façon dont les gouvernements cerneront des points d'équilibre entre les tensions que nous observons de plus en plus.

Le sénateur Runciman : L'autre élément, et je suis sûr qu'il y en a bien d'autres qui me rendent peu optimiste, c'est l'opposition de tierces parties à tout développement dans le secteur de l'énergie, semble-t-il. Le maire de Vancouver s'est fait entendre haut et fort. Le maire de Montréal et d'autres maires qui se rallient à sa position ne veulent pas de pipeline qui traverserait le Québec, même si cette province importe du pétrole de pays qui ont des contrôles environnementaux atroces et un bilan terrible en matière de droits de la personne. Quoi qu'il en soit, c'est leur position.

Des organisations comme le Fonds mondial pour la nature et la Fondation Suzuki ne veulent rien savoir des ressources qui sont extraites du sol. Certaines d'entre elles sont bien financées, parfois par des fonds américains, ce qui est paradoxal, puisque les États-Unis nous ont devancés dans le développement du secteur énergétique, au point qu'ils exportent maintenant du pétrole.

De toute façon, j'ai fait valoir auprès de représentants de l'industrie qu'il faut une approche plus stratégique sur le plan économique également. Vous voyez les publicités. J'ai vu des messages à la télévision sur les impacts économiques larges pour le pays; et nous avons entendu ce genre de témoignage.

Nous avons entendu un témoin qui a parlé d'un ou deux éléments précis dont devraient s'occuper non seulement l'industrie, mais aussi des tiers, comme les chambres de commerce au Canada et les manufacturiers canadiens. Il a parlé d'Algoma Steel à Sault Ste. Marie, qui est sur les genoux, au plan de la production. Il a dit que deux usines de GNL en Colombie-Britannique, qui représenteraient la moitié d'une année de production de la sidérurgie, pourraient la secourir. Le gouvernement l'a déjà renflouée deux fois. Le témoin a parlé de plus d'une centaine d'entreprises au Québec qui dépendent du secteur énergétique.

J'ai demandé à ce témoin s'il était allé à Sault Ste. Marie. Cette région de l'Ontario est représentée par un ministre au Cabinet ontarien, et le gouvernement provincial n'a pas apporté un appui très enthousiaste. Êtes-vous allé là-bas et avez-vous discuté avec les gens de l'endroit pour qu'ils interviennent auprès de leurs députés provinciaux? Êtes-vous allé dans ces villes et localités québécoises? Il faut consentir ce genre d'effort également. On peut bien diffuser de grands messages à la télévision, mais les spectateurs sont pris par la partie de hockey ou autre chose, et le message passe inaperçu. Par contre, si on se rend dans une localité et qu'on dit aux gens qu'il y aura à l'avenir des emplois pour eux, leurs enfants et leurs petits-enfants, ce genre de message peut faire contrepoids aux autres enjeux dont nous avons discuté.

There needs to be a more strategic approach to getting the message out to Canadians at a more familiar level, if you will — to the households and the communities rather than these big picture messages. That's a strategy that they should look at. They have to draw other people who will benefit from this — the provinces and communities — but I don't see that happening yet.

Ms. Gattinger: Thank you very much for those remarks, which generally I would be very much in agreement with.

Certainly there is a place for some of those broader communication messages around economic impacts. Many of the things we see in our research as well speak to exactly what you said: the importance of engagement at the community level and connecting with people where they live and work and connecting at the local level in terms of thinking through the impacts of energy and other projects on their daily lives.

There is no question as well that the debate has tended to be quite polarized. If you were to look at public opinion polling data, you would see that the majority of Canadians are not on either tail, if you will, of those polarized debates. The majority of Canadians are in the centre and looking for some sort of plan to know where we're going with Canada's energy future.

I appreciate that there is no question of it being a challenging issue, and I think the elements are there. We need to look at this as a coordinated, multi-faceted issue. There is not a silver bullet for this one.

Senator Eggleton: Thank you, Professor Gattinger, for your presentation and drawing our attention to your metaphor of elephants, horses and sitting ducks.

You are right in saying that people are looking for a balanced plan or framework. For example, if there is to be further accommodation of pipelines, people want to know what the plan is for climate change overall and how we're going to reduce our dependency on fossil fuels. You have raised a wide range of issues and a wide range of stakeholders that need to be involved with all of this.

With the breaking down of silos, it seems the federal government, in consultation with the provinces and territories and industry, will have to do a lot of that if it is to gain general public support and understanding of the direction that this whole matter is going in terms of energy development.

Let me try to take some of the things you talked about and relate them to what is going on in terms of the National Energy Board hearings. They're trying to determine who would best represent the various interests involved before their hearings. Perhaps you're suggesting something that would be broader. Should all Canadians have an opportunity to be exposed to that hearing? You can't obviously have them all come to a table and

Il faut une approche plus stratégique afin de diffuser le message auprès des Canadiens à un niveau plus familier, si on peut dire, dans les ménages et les localités, au lieu de s'en tenir à des messages généraux. C'est une stratégie qu'il faudrait envisager. Il faut attirer les gens qui profiteront de ces infrastructures — les provinces et les localités —, mais je ne crois pas que cela se fasse encore.

Mme Gattinger : Merci beaucoup de ces observations sur lesquelles je suis en général tout à fait d'accord.

Il y a certainement une place pour des messages plus larges sur les retombées économiques. Bien des choses que nous observons dans nos recherches concordent exactement avec ce que vous dites : l'importance de l'engagement au niveau local et des liens à établir avec les gens là où ils vivent et travaillent et de la prise en compte des impacts des projets énergétiques et autres dans la vie quotidienne.

Il ne fait pas de doute non plus que le débat a eu tendance à être très polarisé. Si on considère les données des sondages d'opinion, on constate que la majorité des Canadiens ne se situent pas aux deux extrémités de la distribution, si on veut, dans ces débats polarisés. La majorité se situe au centre et elle attend de voir un plan quelconque qui leur dira comment le Canada envisage son avenir énergétique.

Il ne fait pas de doute que la question est épineuse, j'en conviens, et les éléments sont là. Nous devons aborder de façon coordonnée cet enjeu complexe. Il n'y a pas de solution magique.

Le sénateur Eggleton : Merci, madame Gattinger, de votre exposé, et merci d'avoir attiré notre attention sur la métaphore des éléphants, des chevaux et des canards.

Vous avez raison de dire que les gens cherchent un plan ou un cadre équilibré. Par exemple, si on veut être plus conciliant pour la construction de pipelines, il faut tenir compte du fait que les gens demandent à connaître le plan de lutte contre les changements climatiques, globalement, et ils veulent savoir comment nous allons réduire notre dépendance aux combustibles fossiles. Vous avez évoqué un large éventail d'enjeux et parlé de nombreux acteurs qui doivent intervenir dans tout ce dossier.

Quant au décloisonnement, il semble que le gouvernement fédéral, en consultation avec les provinces et territoires et avec l'industrie, devra faire beaucoup sur ce front s'il veut obtenir le soutien du grand public et l'amener à comprendre l'orientation que prendra toute cette question du point de vue du développement énergétique.

Je vais essayer de reprendre certains des éléments dont vous avez parlé et d'établir un lien avec ce qui se passe aux audiences de l'Office national de l'énergie. L'office tente de déterminer qui est le mieux placé pour défendre les divers intérêts en cause au cours de ses audiences. Peut-être proposez-vous quelque chose qui serait plus large. Faudrait-il que tous les Canadiens aient la possibilité de participer à l'audience? Évidemment, tout le monde ne peut pas

sit here like we are here or like the National Energy Board might conduct its meetings, but there are various social media methods and new technologies that perhaps could be used in that regard. What would you envision in terms of how the National Energy Board might play a role in this because they will have a role in terms of licensing and environmental assessment of the matter?

Ms. Gattinger: That is the question of the day in many respects. As we know, the new federal government put in place a number of conditions and has now undertaken a subsequent consultation process following the NEB process. It's a tough issue. I say that because the NEB was set up in the first place as the result of the Borden commission in the 1950s. It was very much about depoliticizing the process of decision-making for energy projects. This is why we set up arm's-length, independent, quasi-judicial regulatory bodies, whether in energy or other sectors. The governments set the overall policy framework — that is, what we are going to do around climate change, reconciliation and cumulative effects, et cetera — and then confer on a regulatory body a mandate within which they operate to either approve, not approve or approve with conditions individual projects that come before them.

The approach that we are seeing right now concerns me a bit, I must say, in that I can understand the government's desire to expand the opportunity for Canadians to be engaged on these issues, to be engaged on individual projects and put in place these post-NEB consultation processes. However — and we will see — if individuals engaging in those processes are engaging on issues that are outside of the NEB's mandate — for example, climate reconciliation — it's not clear to me how that will actually help the government make a decision about an individual energy project.

In the absence of a policy framework that addresses those issues within which a regulator then makes decisions about individual projects, we wind up with this sort of half policy, half regulatory process. I will put this in a very extreme way, using climate as an example: I don't think it's a good idea for Canada to make climate change policy one pipeline at a time.

Senator Eggleton: I take it what you are suggesting by all of this is that federal and provincial governments and industry need to get out in front in terms of developing a balanced view of this framework before actually getting down to specific details of specific projects at the National Energy Board. In other words, do you think we have put the cart before the horse by rushing off to the NEB in a very limited fashion without having addressed all these other issues?

Ms. Gattinger: I don't know that there has been much of a choice for governments in that sense, simply given where a number of these project proposal processes are at. That said, governments are in a tight spot. They are facing timelines with

être présent à la table ni siéger comme nous le faisons ici ou comme cela se passe aux séances de l'Office national de l'énergie, mais les médias sociaux et les nouvelles technologies offrent des moyens que nous pourrions utiliser à cet égard. Selon vous, comment l'Office national de l'énergie peut-il jouer un rôle à cet égard, puisqu'il aura un rôle à jouer dans l'attribution de permis et l'évaluation environnementale?

Mme Gattinger : À bien des égards, c'est la question du jour. Nous savons que le nouveau gouvernement fédéral a imposé un certain nombre de conditions et qu'il vient d'amorcer un nouveau processus de consultation après celui de l'ONE. C'est une question difficile. Si je le dis, c'est que l'office a été créé au départ dans la foulée de la Commission Borden, dans les années 1950. Il s'agissait tout à fait de dépolitiser la prise des décisions sur les projets énergétiques. C'est pourquoi nous avons mis sur pied des organes quasi judiciaires et indépendants de réglementation dans le secteur énergétique et dans d'autres secteurs. Les gouvernements établissent la politique générale — c'est-à-dire ce que nous allons faire au sujet des changements climatiques, de la réconciliation, des effets cumulatifs et ainsi de suite — et ils confient à un organisme de réglementation un mandat dans le cadre duquel il approuve, rejette ou approuve avec des conditions divers projets qui lui sont soumis.

L'approche que nous observons en ce moment m'inquiète un peu, je dois dire. Je peux comprendre que le gouvernement veuille donner aux Canadiens une plus grande possibilité de s'exprimer, de donner leur point de vue sur des projets particuliers et qu'il mette en place ces processus de consultation ultérieurs au travail de l'office. Toutefois, et nous verrons bien, si ceux qui participent à ces processus abordent des questions qui ne relèvent pas du mandat de l'office, comme le climat et la réconciliation, je ne vois pas très bien comment cela aidera le gouvernement à prendre une décision sur un projet énergétique donné.

En l'absence de politique générale qui traite de ces questions et dans le cadre de laquelle l'organisme de réglementation prend des décisions sur les projets particuliers, nous nous retrouvons avec un processus à mi-chemin entre la politique et la réglementation. Je vais présenter les choses de façon extrêmement radicale en prenant le climat comme exemple : je ne crois pas que ce soit une bonne idée pour le Canada d'élaborer un pipeline à la fois la politique sur les changements climatiques.

Le sénateur Eggleton : J'en déduis que vous avancez par là que les gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie doivent d'abord se donner une conception équilibrée de cette politique générale avant de s'intéresser aux détails précis de projets particuliers à l'Office national de l'énergie. Autrement dit, pensez-vous que nous avons mis la charrue avant les bœufs en nous précipitant pour consulter l'Office national de l'énergie sur des points très limités avant de nous être saisis de tous ces autres enjeux?

Mme Gattinger : Je ne crois pas que les gouvernements aient eu beaucoup le choix, étant donné le stade où en étaient les démarches concernant un certain nombre de propositions de projet. Cela dit, les gouvernements sont dans une position

respect to individual projects, but some of these broad elephants — policy gaps around reconciliation and climate — will likely take more than six months to sort through. There are some challenges there, to be sure, but I would generally agree with the way that you framed it.

Senator Greene: Thank you very much for your presentation. I missed the first part, but it was excellent, and I wish that I was here, actually, and I don't say that all the time.

Like you, I am cautiously optimistic about this whole project and what we are doing. I think the reason I am is that I simply believe it would be an historic mistake not to bring petroleum to tidewater via pipelines.

I really like your phrase, “building public confidence.” I certainly prefer it to “social licence.” If you were put in charge of building public confidence, what are the one, two or three things you would do that we are not doing now?

Ms. Gattinger: Thank you for that question. That's a wonderful question, would that be true.

Given the social and value change that we have seen, namely declining levels of trust in governments and in industry and declining trust in experts and expertise, it really does begin to point to thinking about how we could do energy differently, and that process becomes extremely important. Yes, there is the substance of the decisions at the end of the day, but there is also the question of the process to get to those decisions and whether people can have confidence in that process.

On the broader questions that Senator Eggleton raised, I don't know that I would call it a royal commission, but I would put in place some sort of third party, independent commission body that would be seen to be representative and credible. It would have representation from industry, ENGOs and indigenous communities and, at the local level, engage municipalities rather than see them as a problem, which is often the case that we are seeing right now.

Put in place a process that would then have some confidence from members of the public and that could begin to sort through and hash through some of these issues. That could very well include robust consultation processes and commissioning studies that would be relevant in terms of decision-making for Canada's energy future, and I would call it something to that effect — that is, a blue ribbon panel on Canada's energy future, or something to that effect.

Again, I think that would take a bit of time, but it would put in place a mechanism that could begin to develop some confidence in Canadians that governments are taking this issue seriously and

inconfortable. Il y a des délais à respecter pour certains projets, mais il faudra probablement plus de six mois pour s'y retrouver dans les très grandes lacunes des politiques concernant par exemple la réconciliation et le climat. Il y a des défis à relever de ce côté, assurément, mais je suis généralement d'accord sur la description que vous faites de la situation.

Le sénateur Greene : Merci beaucoup de votre présentation. J'ai raté la première partie, mais elle était excellente. J'aurais bien voulu être ici pour l'entendre, en fait, et ce n'est pas une chose que je dis chaque fois.

Comme vous, je suis d'un optimisme prudent devant l'ensemble du projet et à l'égard de ce que nous faisons. Si je le suis, c'est simplement parce que je crois que ce serait une erreur historique de ne pas acheminer le pétrole vers les côtes par des pipelines.

J'ai vraiment aimé votre expression « bâtir la confiance du public ». Je la préfère certes à celle de « permis social ». Si vous étiez chargée de bâtir la confiance du public, quelles sont, dans l'ordre, les trois choses que vous feriez et qui ne se font pas en ce moment?

Mme Gattinger : Merci de votre magnifique question. Si seulement cela se produisait.

Étant donné le changement de la société et des valeurs que nous avons observé, soit le recul de la confiance à l'égard des gouvernements et de l'industrie ainsi qu'à l'égard des spécialistes et de l'expertise, cela semble nous orienter vers une réflexion sur les moyens d'aborder l'énergie différemment et nous indiquer que le processus même devient extrêmement important. Au bout du compte, la teneur des décisions demeure importante, mais il y a aussi la question de la démarche suivie pour parvenir aux décisions et celle de la confiance des gens dans ce processus.

Quant aux questions plus vastes que le sénateur Eggleton a soulevées, j'ignore si je parlerais de commission royale, mais je mettrais en place une sorte d'instance tierce, une commission indépendante qui serait perçue comme représentative et digne de confiance. Elle compterait des représentants de l'industrie, d'ONG environnementales et des Autochtones. Au niveau local, on ferait appel aux municipalités au lieu de les percevoir comme un problème, comme on le fait souvent en ce moment.

Il faudrait mettre en place un processus qui jouirait de la confiance du grand public et qui permettrait de commencer à voir clair dans les enjeux et à les analyser. Cette démarche pourrait fort bien comprendre de solides processus de consultation et la commande d'études pertinentes pour la prise de décisions sur l'avenir énergétique du Canada. Je parlerais à propos de cette instance d'un groupe d'experts sur l'avenir énergétique du Canada ou de quelque chose de cet ordre.

Cela prendrait un certain temps, là encore, mais nous aurions en place un mécanisme qui commencerait à donner aux Canadiens une certaine confiance, l'assurance que les gouvernements

that they are engaging in a way that is seen to be representative and that folks can have some confidence in.

At the end of the day, recommendations could come out of that body which might be recommendations that would be difficult for governments to get to in intergovernmental processes but might be easier for them to adopt had they been developed through a robust process in which folks had confidence. That would be number one from my perspective.

Senator Greene: Good. Thank you very much. That could be a recommendation in our report.

The Deputy Chair: Professor, our time is up. I want to thank you for your participation.

Senator Mercer: Sorry to interrupt, chair, but before our witness leaves, she mentioned she was releasing a paper later this week, and I was wondering if perhaps we could get a copy of that paper for the committee.

Ms. Gattinger: Most certainly. It is coming out in the next number of weeks. Absolutely, I can follow up with that.

Senator Mercer: Good. Thank you very much.

Senator Unger: Professor, given the participatory democracy, which I translate as activists who, as my colleague referenced, are funded by U.S. interests, and the fact that right now the U.S. is exporting oil to Eastern Canada — and, of course, their oil is coming from these countries with horrible human rights records — and the fact that I am reading more and more that Canada is lagging seriously behind in this race, how is this fairness? Can this balance ever truly be restored? Canadians are looking for balance and you offered suggestions, but is this really a fight that we have maybe lost? I know you are optimistic, but I wish I could be.

Ms. Gattinger: Thank you for the question. I think it's very important to draw a distinction. At the outset of the presentation, I had a number of drivers of public confidence, and one of those drivers was society, including NGOs, local communities, indigenous communities, friends, neighbours, et cetera. It's so important to draw a distinction between the concerns being expressed by local communities, residents and groups at the local level and what concerns are being addressed and raised by regional, national or international nongovernment organizations, notably on the environment.

We are actually undertaking some work right now to try to tease out those distinctions. I think they are very important to make because some of the more polarized elements of the debate are with the latter groups rather than with the former groups.

Senator Unger: Thank you very much.

prennent la question au sérieux et l'abordent d'une manière qui est perçue comme représentative, d'une manière qui est digne de la confiance des gens.

En fin de compte, des recommandations pourraient émaner de cette instance, des recommandations auxquelles les gouvernements auraient du mal à parvenir par les processus intergouvernementaux, mais qu'il serait plus facile d'adopter si elles sont l'aboutissement d'un processus robuste qui inspire confiance au public. Ce serait la première chose à faire, selon moi.

Le sénateur Greene : Très bien. Merci beaucoup. Cette recommandation pourrait figurer dans notre rapport.

Le vice-président : Madame Gattinger, la période que nous avons prévue est terminée. Nous tenons à vous remercier de votre participation.

Le sénateur Mercer : Désolé de vous interrompre, monsieur le président, mais avant que le témoin ne nous quitte... Mme Gattinger a dit qu'elle publiait un document cette semaine. Pourrions-nous en obtenir un exemplaire pour le comité?

Mme Gattinger : Certainement. Il sortira dans les prochaines semaines. Je peux sûrement vous le transmettre.

Le sénateur Mercer : Bien. Merci beaucoup.

La sénatrice Unger : Madame, étant donné que la démocratie participative, ce qui correspond pour moi à l'action des militants qui, comme mon collègue l'a dit, sont financés par des intérêts américains, que, en ce moment, les États-Unis exportent du pétrole vers l'Est du Canada — et bien entendu, ce pétrole provient de pays qui ont un bilan atroce en matière de droits de la personne — et que, lit-on de plus en plus souvent, le Canada est très en retard dans cette course, comment peut-on parler de justice? Est-il possible de jamais rétablir cet équilibre? Les Canadiens veulent une solution équilibrée, et vous avez fait des propositions à cet égard, mais s'agit-il en fait d'une bataille que nous avons déjà perdue? Vous êtes optimiste, et je voudrais bien pouvoir l'être aussi.

Mme Gattinger : Merci de votre question. Il est très important de faire une distinction. En début de présentation, j'ai énuméré un certain nombre de facteurs propres à renforcer la confiance du public. L'un d'eux était la société, y compris les ONG, les collectivités locales, les collectivités autochtones, les amis, les voisins, et ainsi de suite. Il est de la plus haute importance de faire une distinction entre les préoccupations exprimées par les collectivités locales, leurs habitants et les groupes locaux, et celles qui sont abordées et soulevées, notamment en matière d'environnement, au niveau des organisations non gouvernementales régionales, nationales ou internationales.

Nous sommes en train de réaliser des travaux dont le but est de débrouiller ces distinctions. Il est très important de les faire, car certains des éléments les plus polarisants du débat viennent de ces derniers groupes et non des premiers.

La sénatrice Unger : Merci beaucoup.

The Deputy Chair: Professor, thank you again for your participation here today.

Continuing our study on the development of a strategy to facilitate the transport of crude oil, I wish to welcome our next witnesses. From the Assembly of First Nations, we have Perry Bellegarde, National Chief; Craig Makinaw, Alberta Regional Chief; and William David, Senior Policy Analyst, National Chief's Office.

Chief Bellegarde and Chief Makinaw, thank you for attending our meeting. Please begin your presentations. Afterward, senators will have questions.

Perry Bellegarde, National Chief, Assembly of First Nations: Good morning to the senators. I am going to turn it over to my colleague, Chief Makinaw, for his formal piece. He's going to read that into the record officially, and I'm here to assist and help with questions. As national chief, I get to hand out portfolios. With regional Chief Makinaw, this is his job. I will turn it over to him first, and then we'll open it up.

Craig Makinaw, Alberta Regional Chief, Assembly of First Nations: Good morning, senators. Greetings, and my thanks for this opportunity to share some thoughts and perspectives with you this morning.

First Nations, federal, provincial and territorial governments are all considering the issue of moving oil to tidewater. For all of us to get to a regime that promotes cooperation, there are several realities to keep in mind.

First, in all resource development, decisions are made on a project-by-project basis, and First Nations are neither always for nor always against development. We have perspectives on all sides of the debate, just as there are nationally and globally about where the balance lies between environmental protection and economic development.

Second, First Nations occupy a particular place in regard to individual project approvals and the broader dialogue because of our inherent jurisdiction over these lands and our right to self-determination.

Third, no government's jurisdiction is absolute. Our inherent jurisdiction is not absolute. Neither is the Crown's assumed sovereignty absolute. In other words, the international human rights system recognizes that, as peoples, First Nations authority exists alongside that of the Crown, equal and not subservient to it.

The Crown must recognize and respect the right of each nation to say "yes" or "no." It is an aspect of our right to self-determination. Like all rights, the right to self-determination stands in relationship to the rights of other peoples and to our responsibilities as humans to the lands and waters, and to future generations.

Le vice-président : Madame Gattinger, je vous remercie de votre participation à notre séance.

Nous poursuivons notre étude sur l'élaboration d'une stratégie pour faciliter le transport du pétrole brut. Je voudrais maintenant souhaiter la bienvenue à nos témoins suivants. De l'Assemblée des Premières Nations, nous avons Perry Bellegarde, chef national, Craig Makinaw, chef régional de l'Alberta, et William David, analyste principal des politiques, Bureau du chef national.

Chef Bellegarde et chef Makinaw, je vous remercie de votre présence à notre réunion. Je vous prie de présenter vos exposés. Ensuite, les sénateurs auront des questions à vous poser.

Perry Bellegarde, chef national, Assemblée des Premières Nations : Bonjour, sénateurs. Je vais céder la parole à mon collègue, le chef Makinaw, qui présentera notre déclaration officielle. Il va en donner lecture pour qu'elle figure au compte rendu officiel. Je suis ici pour l'assister et l'aider à répondre aux questions. À titre de chef national, je me charge de la distribution des portefeuilles. Quant au chef régional Makinaw, c'est son rôle. Je lui laisse donc la parole en premier. Nous élargirons la participation plus tard.

Craig Makinaw, chef régional de l'Alberta, Assemblée des Premières Nations : Bonjour, sénateurs. Je vous remercie de nous avoir donné l'occasion de vous faire part de quelques réflexions et perspectives ce matin.

Les Premières Nations, le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux étudient tous la question du transport du pétrole vers les côtes. Pour que nous puissions tous aboutir à un régime qui favorise la coopération, nous devons garder à l'esprit plusieurs réalités.

Premièrement, au chapitre de l'exploitation des ressources, les décisions sont prises projet par projet. Les Premières Nations ne sont toujours ni pour ni contre cette exploitation. Nous avons différents points de vue — comme il y en a à l'échelle nationale ou mondiale — sur l'équilibre à trouver entre la protection de l'environnement et le développement économique.

Deuxièmement, les Premières Nations occupent une place particulière dans l'approbation de chaque projet et dans le dialogue élargi par suite de leur compétence inhérente sur ces terres et de leur droit à l'autodétermination.

Troisièmement, aucun gouvernement n'a une compétence absolue. Ni notre compétence inhérente ni la souveraineté présumée de la Couronne n'est absolue. Autrement dit, le système international des droits de la personne reconnaît que le pouvoir des Premières Nations, comme peuples, existe parallèlement à celui de la Couronne, égal et sans subordination.

La Couronne doit reconnaître et respecter le droit de chaque nation de dire « oui » ou « non ». C'est là un aspect de notre droit à l'autodétermination. Comme tous les droits, le droit à l'autodétermination est lié aux droits des autres peuples ainsi qu'aux responsabilités que nous devons assumer, comme humains, envers les terres, les eaux et les générations futures.

First Nations can, and many do, choose to benefit from oil and gas production, and that's a critical point. First Nations export oil and gas resources, because Canadian law is informed by and must respect the right to self-determination.

There are First Nations with serious and well-founded concerns about the safety of pipeline and rail transport through their territories. Spills impacting First Nations harvesters and First Nations communities are not uncommon incidents. These incidents only highlight the need for processes to approve and regulate pipelines, as well as to respond to emergencies and compensate for possible damages, and to include First Nations rights and interests.

Today, I will highlight deficiencies of the current federal regulatory regime. These can be summarized by saying: One, First Nations have been sidelined in the federal regulatory decision-making process for approving and regulating pipelines. First Nations are treated as bystanders. The current system for approving and regulating energy infrastructure in Canada does not serve anyone well. One reason is that First Nations are treated as bystanders in all aspects of regulation relating to transport of oil and gas products.

The current process for approving pipelines is a process between companies and the National Energy Board. Neither the National Energy Board Act nor the Canadian Environmental Assessment Act, 2012 permit environmental assessments to consider the rights of First Nations, only environmental effects. In our view, the scope and range of environmental effects is under-inclusive of First Nations rights.

Procedurally, the only opportunity for First Nations to engage in that process is through the general provisions for public involvement. Environmental NGOs and First Nations have both identified severe failings with the ability to appear and bring evidence to National Energy Board hearings.

Once a National Energy Board hearing is complete, the National Energy Board then drafts recommendations for approval by the minister. Only if a proposal is approved can First Nations rights become relevant to the regulatory process. In fact, the only way for First Nations to assert their rights in the approval process is to challenge the validity of the process in court.

The National Energy Board process is a regulatory regime that, at times, compels First Nations to litigate to have our rights even heard, much less respected. The National Energy Board has been found not to have the jurisdiction to even carry out a treaty-infringement analysis. Such defects necessarily require First

Les Premières Nations peuvent choisir de profiter de la production de pétrole et de gaz, et beaucoup le font. C'est là un point critique. Les Premières Nations exportent des ressources pétrolières et gazières parce que la législation canadienne s'inspire du droit à l'autodétermination et doit le respecter.

Certaines Premières Nations ont des préoccupations sérieuses et fondées quant à la sécurité du transport par pipeline et par rail à travers leurs territoires. Les déversements qui nuisent à leurs collectivités et à leur utilisation des ressources de la terre ne sont pas rares. Ces incidents ne font que souligner la nécessité d'avoir des processus d'approbation et de réglementation des pipelines et des mécanismes permettant de réagir aux urgences, de compenser d'éventuels dégâts et de tenir compte des droits et intérêts des Premières Nations.

Je vais maintenant mettre en évidence les défauts de l'actuel régime réglementaire fédéral. Ces défauts peuvent être résumés ainsi : premièrement, les Premières Nations ont été reléguées au second plan dans le processus décisionnel d'approbation et de réglementation des pipelines. Elles sont reléguées au rôle de spectateur. Dans le système actuel d'approbation et de réglementation des infrastructures énergétiques du Canada, personne n'est bien servi. L'une des raisons est que les Premières Nations sont traitées en spectateurs dans tous les aspects de la réglementation liés au transport des produits du pétrole et du gaz.

Le processus actuel d'approbation des pipelines est conçu pour deux interlocuteurs, les sociétés et l'Office national de l'énergie. Ni la Loi sur l'Office national de l'énergie ni la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale de 2012 ne permettent que l'évaluation environnementale tienne compte des droits des Premières Nations. Seuls les effets environnementaux sont pris en compte. À notre avis, la portée et l'étendue des effets environnementaux ne tiennent pas suffisamment compte des droits des Premières Nations.

Sur le plan de la procédure, la seule possibilité pour les Premières Nations de participer à ce processus consiste à invoquer les dispositions générales de consultation du public. Tant les ONG environnementales que les Premières Nations ont mis l'accent sur les graves lacunes qui existent quand on souhaite comparaître aux audiences de l'Office national de l'énergie pour présenter des preuves.

Au terme de ses audiences, l'Office national de l'énergie formule des recommandations à l'intention du ministre. C'est seulement si une proposition est approuvée que le processus réglementaire permet de tenir compte des droits des Premières Nations. En fait, la seule façon pour les Premières Nations d'affirmer leurs droits dans le cadre du processus d'approbation est de contester la validité du processus devant les tribunaux.

Le processus réglementaire de l'Office national de l'énergie impose parfois aux Premières Nations d'intenter des poursuites rien que pour faire valoir leur droit de se faire entendre et, à plus forte raison, de faire respecter leurs droits. Il est établi que l'Office national de l'énergie n'est même pas habilité à effectuer une

Nations to challenge approvals that ignore treaty and inherent rights. This kicks off a separate legal process between First Nations and the Crown, where the proponent becomes a bystander.

The current regime also over-delegates the Crown's legal obligations to proponents, contrary to the principles of the Supreme Court decision in *Haida Nation*.

The interim principles introduced by the current government do not change the fact that First Nations are bystanders in the regulatory approvals process and that proponents are bystanders in the consultation and accommodation process. The interim principles are a partial step in the right direction, though, by ensuring the decision maker is privy to all relevant information prior to making a decision.

First Nations must be full partners in the approval and regulation of pipelines, and you need us to help to redesign the current broken system.

The same could be said for the rules promulgated under the Pipeline Safety Act. First Nations rights currently receive no consideration under the Pipeline Safety Act, further eroding First Nations trust in the process of regulating pipelines in Canada.

Consider some First Nations perspectives: A company approaches a First Nation and tells them that it is planning some kind of project, but some First Nations don't see a project. What they see is an undertaking that will interfere with First Nations rights. Sometimes this interference is temporary or minor, and sometimes this interference is serious and permanent.

The government or the proponent will ask the First Nation to explore opportunities to lessen the impact of the project on rights and, in extreme cases, to waive its rights. This is a free, prior and informed consent, the ability of First Nations to say yes or to say no to development that would otherwise be impermissible under the law.

From this perspective, consent is really an opportunity for First Nations to say yes to development. When First Nations do not provide consent in Canada, it means that they will undertake a lengthy and costly series of court battles to ensure respect for First Nations rights.

Instead, we find many in industry are focused on a no. What does it mean when a First Nation says no? It means that, from the perspective of the First Nation, that project is too risky and will have too much of an impact to be able to go ahead. If a court determines that the impact of the project on First Nations rights

analyse d'infraction à un traité. De telles lacunes obligent les Premières Nations à contester les approbations qui font abstraction des droits inhérents et des droits issus de traités. Cela donne lieu à un processus juridique distinct entre les Premières Nations et la Couronne, dans lequel le promoteur devient un spectateur.

De plus, le régime actuel permet à la Couronne de déléguer trop de ses obligations aux promoteurs, contrairement aux principes de l'arrêt *Nation haïda* de la Cour suprême.

Les principes provisoires introduits par le gouvernement actuel ne changent rien au fait que les Premières Nations sont reléguées au rôle de spectateur dans le processus réglementaire d'approbation et que les promoteurs sont également des spectateurs dans le processus de consultation et d'adaptation. Les principes provisoires constituent néanmoins un petit pas dans la bonne direction parce qu'ils permettent de s'assurer que le décideur a en main tous les renseignements pertinents au moment de prendre une décision.

Les Premières Nations doivent être des partenaires de plein droit dans l'approbation et la réglementation des pipelines. Vous avez besoin de notre aide pour repenser le système défaillant d'aujourd'hui.

On peut en dire autant des règles établies en vertu de la Loi sur la sûreté des pipelines. Comme cette loi ne fait aucun cas des droits des Premières Nations, celles-ci font encore moins confiance au processus de réglementation des pipelines au Canada.

Considérez la situation du point de vue des Premières Nations : une société approche une nation en lui disant qu'elle envisage de réaliser un projet. Dans certains cas, la nation voit dans la proposition non un projet, mais un moyen de porter atteinte à ses droits. Parfois, l'atteinte est temporaire ou mineure, mais il arrive aussi qu'elle soit grave et permanente.

Le gouvernement ou le promoteur demandera à la nation d'examiner les possibilités d'atténuer les effets du projet sur ses droits et, dans des cas extrêmes, de renoncer à ses droits. Nous parlons là du consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause, et de la possibilité pour les Premières Nations de dire oui ou non à un projet qui serait autrement inadmissible en vertu de la loi.

De ce point de vue, le consentement constitue vraiment pour les Premières Nations une occasion de dire oui au développement. Au Canada, si elles ne donnent pas leur consentement, elles doivent engager une longue et coûteuse série de batailles judiciaires pour faire valoir leurs droits.

Mais nous constatons que beaucoup d'intervenants de l'industrie concentrent plutôt leur attention sur le non. Qu'est-ce que le non d'une Première Nation signifie? Il signifie qu'elle trouve le projet trop risqué et croit qu'il aura trop d'effets négatifs pour qu'elle puisse lui donner le feu vert. Si un tribunal juge que

would be too great, a First Nations no simply means that an otherwise impermissible project remains impermissible.

This is not a new and not a radical concept. Consent is already a firmly established concept in Canadian law. What the declaration adds is that consent must be free, prior and informed. For Canada, this shouldn't be revolutionary either. Of course, consent isn't valid if it's obtained by coercion. By the same token, Canadian law already recognizes that consent must be obtained prior to Crown action.

Consent must be informed. What First Nations need, and what Canadians need, is a regulatory approvals process that ensures that First Nations can make informed decisions about development and that the information provided by proponents and by the Crown is relevant to the rights, interests and aspirations of First Nations. A system that requires this information to be exchanged is one that will improve meaningful dialogue between First Nations, proponents and the Crown and improve First Nations trust in the regulatory process.

Such a process should also be viewed as one step towards implementation of the First Nations right to self-determination. We need to move beyond yes and no. We need a system that fully recognizes the jurisdictions of First Nations, a regulatory jurisdiction that stands on equal footing with other jurisdictions and a jurisdiction that is clearly part of the broader Canadian constitutional framework, a jurisdiction that achieves reconciliation by mobilizing First Nations principles of sustainability and prosperity with broader Canadian principles, such as rule of law, nondiscrimination and cooperative federalism.

That's the presentation.

The Deputy Chair: Thank you, chief.

Does anyone else have any comments to make before we go to questions?

Mr. Bellegarde: I think, for me — and I just speak; I put aside notes and everything else — when you start talking about transportation, trying to get the oil and gas resources to market, my colleague talked about the need to respect indigenous licence and the right to self-determination, meaning yes and/or no. You have 634 First Nations in Canada. You have 130 of them saying very clearly no, but you also have some others saying very clearly yes. So it is about balancing, respecting that right to say yes and/or no.

I think the most important thing is to have processes and systems set up between the federal government, provincial governments, industry and First Nations governments to create space for that dialogue to happen, to find common ground. That's the objective. It can't be an either/or. Are we going to choose the

les effets d'un projet sur les droits des Premières Nations sont trop importants, leur « non » signifie simplement qu'un projet par ailleurs inadmissible demeure inadmissible.

Ce concept n'est ni neuf ni radical. Le consentement est déjà un concept fermement établi dans le droit canadien. Ce que la déclaration ajoute, c'est que le consentement préalable doit être donné librement et en connaissance de cause. Pour le Canada, cela ne devrait pas non plus être révolutionnaire. Bien sûr, le consentement n'est pas valide s'il a été obtenu par la contrainte. Pour les mêmes raisons, le droit canadien reconnaît déjà que la Couronne ne peut pas agir sans consentement préalable.

Le consentement doit être donné en connaissance de cause. Les Premières Nations — et les Canadiens — ont besoin d'un processus réglementaire d'approbation qui leur permette de prendre des décisions éclairées au sujet du développement et qui garantisse que l'information fournie par les promoteurs et la Couronne tient compte des droits, intérêts et aspirations des Premières Nations. Un système qui prévoit l'échange de cette information améliorera les chances d'avoir un dialogue sérieux entre les Premières Nations, les promoteurs et la Couronne et augmentera la confiance des Premières Nations dans le processus réglementaire.

Un tel processus devrait en outre être considéré comme une étape de la mise en œuvre du droit des Premières Nations à l'autodétermination. Nous devons aller au-delà du oui et du non. Nous avons besoin d'un système qui reconnaisse pleinement la compétence des Premières Nations, une compétence réglementaire d'une valeur égale à celle des autres compétences, qui fait clairement partie du cadre constitutionnel canadien, qui assure la réconciliation en mobilisant les principes de durabilité et de prospérité des Premières Nations et en les associant aux grands principes canadiens tels que la primauté du droit, la non-discrimination et le fédéralisme coopératif.

C'était notre déclaration.

Le vice-président : Merci, chef.

Y a-t-il d'autres observations avant de passer aux questions?

M. Bellegarde : Je vais simplement m'exprimer, en mettant de côté les notes et tout le reste. En ce qui me concerne, quand on commence à parler de transport et d'expédition des ressources pétrolières et gazières vers les marchés... Mon collègue a évoqué l'acceptabilité pour les Autochtones et a parlé de la nécessité de respecter le droit des Premières Nations à l'autodétermination et leur droit de dire oui ou non. Nous avons 634 Premières Nations au Canada. Parmi elles, 130 ont clairement dit non, mais il y en a aussi qui ont très clairement dit oui. Il s'agit donc de trouver l'équilibre et de respecter le droit de dire oui ou non.

Je crois que le plus important est d'avoir des processus et des systèmes permettant au gouvernement fédéral, aux gouvernements provinciaux, au secteur privé et aux gouvernements des Premières Nations d'engager un dialogue pour trouver un terrain d'entente. C'est l'objectif. Nous

environment over the economy or the economy over the environment? It's finding balance, finding balance. That's the most important thing.

Processes have to be established on this whole issue because it's really creating divisions, and there are many divisions. You have to create the space to find balance and dialogue and make sure that indigenous peoples' rights are respected as you go through with this process.

The regulatory review process: I'd like to see indigenous people on the National Energy Board. I'd love to see indigenous people on the Supreme Court of Canada. My position has always been: Wherever decisions are being made that impact on First Nations people, inherent rights or treaty rights, you have to have our people around, right? It's as simple as that. Around decision making tables, you need to involve indigenous people so that the voices can be heard so that you find that balance, find that space. That's what it's all about.

On an international level — this is my own personal thought — we're too dependent on fossil fuels. Greenhouse gas emissions, climate change, there are so many things coming down, and we have to really, as human beings, the two-legged tribe, if you will, decrease our dependence on fossil fuels and start making key strategic investments in alternative, green energy. I think that's the path forward.

It's a phased approach. We're not going to stop driving cars tomorrow morning, and neither are we going to stop flying in planes. We're not going to do that, but there has to be a very planned out, key, strategic, phased approach to this as we go, and those are my thoughts on it as National Chief of the Assembly of First Nations. It's all about balance.

The words I'll use are "indigenous licence," which is very key as well, not just social licence but indigenous licence as well. That's a key concept because it's not only about public confidence in social licence, it's indigenous licence, especially in light of free, prior and informed consent and Canada's recent monumental position about supporting the UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples without qualification.

I just wanted to share that.

Senator Mercer: Chiefs, thank you for being here. We really do appreciate your time and your input.

How do we get everyone to the table, and how do we get everyone to agree that the basis of coming to the table is how we maximize the benefit for all communities? In your case, obviously, you want to benefit the indigenous community, but I know that your interest goes beyond the indigenous community. You want

n'aboutirons jamais à une solution par oui ou par non. Faut-il faire passer l'environnement avant l'économie ou l'économie avant l'environnement? Il faut trouver l'équilibre. Voilà le plus important.

Il faut établir des processus établis pour régler toute cette question qui crée vraiment des divisions. Celles-ci sont nombreuses. Nous devons créer l'espace nécessaire pour trouver l'équilibre, pour engager le dialogue et pour assurer le respect des droits des peuples autochtones tout le long de ce processus.

En ce qui concerne le processus d'examen réglementaire, j'aimerais voir des Autochtones siéger à l'Office national de l'énergie. Je serais ravi de voir des Autochtones siéger à la Cour suprême du Canada. J'ai toujours pensé que, chaque fois que des décisions doivent être prises au sujet des Premières Nations, des droits inhérents ou des droits issus de traités, nos gens doivent être présents. C'est aussi simple que cela. Partout où des décisions sont prises, il faut faire participer les peuples autochtones pour qu'ils puissent se faire entendre et qu'il soit possible de trouver cet équilibre et cet espace. Voilà de quoi il s'agit.

Au niveau international, je crois personnellement que nous dépendons dans une trop grande mesure des combustibles fossiles. Les émissions de gaz à effet de serre, les changements climatiques, il y a tant de problèmes qui se posent. Comme êtres humains, comme membres de la tribu des bipèdes, si vous voulez, nous devons vraiment réduire notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles et commencer à faire des investissements stratégiques dans les énergies vertes de remplacement. Je crois que c'est la voie de l'avenir.

Mais c'est une approche progressive. Nous ne cesserons pas demain matin de conduire nos voitures ou de prendre l'avion. Nous ne le ferons pas, mais nous devons adopter une approche progressive planifiée, stratégique, réfléchie pour avancer. C'est ce que je pense comme chef national de l'Assemblée des Premières Nations. C'est essentiellement une question d'équilibre.

Je vais utiliser l'expression « acceptabilité autochtone », qui est vraiment essentielle. À part l'acceptabilité sociale, il y a aussi l'acceptabilité autochtone. C'est un concept clé parce que nous devons dépasser la confiance du public dans l'acceptabilité sociale pour aller jusqu'à l'acceptabilité autochtone, surtout à la lumière du consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause, et de la prodigieuse prise de position du Canada en faveur de l'adoption sans réserve de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones.

Je voulais simplement vous faire part de ce que je pense.

Le sénateur Mercer : Chefs, je vous remercie de votre présence au comité. Nous vous sommes vraiment reconnaissants du temps que vous nous accordez et de votre contribution à notre étude.

Comment réunir tout le monde autour de la table? Comment amener tout le monde à convenir que l'objectif des discussions est de maximiser les avantages pour toutes les collectivités? Dans votre cas, vous voulez évidemment avantager la collectivité autochtone, mais je sais que votre intérêt va au-delà

to benefit the larger community, too, because what is good for everybody is good for you. How do we do that? How do we get people to the table?

Mr. Bellegarde: Basically establish intergovernmental processes, whether you call them bilateral or you call them trilateral. For example, you have the Council of the Federation coming up. Last year, when they announced their National Energy Strategy, I was the national chief saying, “What? Give me the who, what, where, when and why.” We weren’t involved in developing or designing anything. If you want to design a national energy strategy, you make sure you have the proper processes in place.

It’s a simple message: Before federal governments and provincial governments or industry try to build anything, build a respectful relationship with indigenous people. That will create economic certainty.

I heard you earlier talking about a blue ribbon panel. I’d look more at bilateral processes where indigenous people are involved every step of the way in the development, design and implementation and delivery of any program going forward. That can happen with the great political will we have federally, working in concert with the Council of the Federation. We can design those processes going forward so that we find that balance between the environment and the economy. Whether you call them tables or intergovernmental affairs processes, those should be established sooner rather than later. That’s what I would recommend.

It’s enlightening as well to see the Canadian Association of Petroleum Producers has adopted something very fundamental to Canada. They’ve also endorsed the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples— a powerful statement. Industry is starting to get it, and they’re beginning to focus on more than just the simple P for profit because the planet and the people are to be considered also — the three Ps. There are powerful movements to create those spaces for balance.

Senator Mercer: Involving indigenous people in all steps sounds ideal. If we could flip a switch today and say that it will happen, would it slow the process?

Mr. Bellegarde: Rightly so, and it should slow it down. Yes, again, you don’t want to do anything rushed. You don’t want to do anything that’s going to leave anyone out. We might be 1.5 million people in terms of numbers in Canada, but 4.5 per cent of Canada’s population is indigenous people; but I always say that we’re not ethnic minorities. We are indigenous people with inherent rights, one of which is the inherent right to self-determination because we have our own lands, our own languages, our own laws, our own identifiable people and our

de cette collectivité. Vous voulez aussi que l’ensemble de la société profite des discussions car ce qui est bon pour tous est aussi bon pour vous. Que faut-il faire? Comment amener les gens à s’asseoir autour de la table?

M. Bellegarde : Il faudrait surtout établir des processus intergouvernementaux, que vous pouvez qualifier de bilatéraux ou de trilatéraux. Par exemple, le Conseil de la fédération doit se réunir bientôt. L’année dernière, lorsqu’il a annoncé sa Stratégie canadienne de l’énergie, j’étais le chef national, et j’ai dit : « Quoi? Dites-moi qui, quoi, où, quand et comment. » Nous n’avons pas été associés à l’élaboration ou à la conception de quoi que ce soit. Si vous voulez concevoir une stratégie nationale de l’énergie, vous devez vous assurer d’avoir les bons processus en place.

Le message est simple : avant que le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et l’industrie n’essaient de bâtir quoi que ce soit, ils doivent commencer par bâtir des relations respectueuses avec les peuples autochtones. Voilà ce qui créera la certitude économique.

Vous avez parlé tout à l’heure des groupes d’experts. Pour ma part, j’envisagerais plus volontiers des processus bilatéraux dans lesquels les peuples autochtones participent à toutes les étapes de l’élaboration, de la conception, de la mise en œuvre et de l’exécution de tout programme. Cela peut se produire grâce à l’excellente volonté politique qui se manifeste au niveau fédéral, si elle s’exerce de concert avec le Conseil de la fédération. Nous pouvons concevoir ces processus futurs de façon à trouver l’équilibre recherché entre l’environnement et l’économie. Qu’on les appelle tables ou processus intergouvernementaux, ils devraient être établis le plus tôt possible. Voilà ce que je recommanderais.

Il est également très intéressant de constater que l’Association canadienne des producteurs pétroliers a adopté une chose très fondamentale pour le Canada. Elle aussi a appuyé la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones. Cela est très significatif. L’industrie commence à comprendre la situation. Elle commence à concentrer son attention sur des facteurs autres que le profit parce que la planète et les peuples — les trois P — doivent également être pris en considération. Ce sont des gestes puissants qui peuvent créer l’espace et l’équilibre voulus.

Le sénateur Mercer : Associer les peuples autochtones à toutes les étapes semble idéal. Si nous pouvions appuyer aujourd’hui sur un bouton et dire que cela se réalisera, est-ce que le processus serait retardé?

M. Bellegarde : Oui, à juste titre. Encore une fois oui, parce qu’il ne faut rien brusquer. Vous ne voudrez pas faire quelque chose en tenant quelqu’un à l’écart. Nous sommes 1,5 million au Canada, 4 p. 100 de la population canadienne, mais je dis toujours que nous ne sommes pas des minorités ethniques. Nous sommes des Autochtones ayant des droits inhérents, dont le droit inhérent à l’autodétermination, parce que nous avons nos propres terres, nos propres langues, nos propres lois, nos propres peuples identifiables et nos propres formes identifiables de

own identifiable forms of government. Those rights need to be respected and can't be infringed upon. It's a matter of creating space to bring everyone to the table.

Senator Mercer: We continue to talk about the bad examples or the lack of good examples. Is there a project we can point to that was done right — that properly involved indigenous people to the point where a project went from concept to fruition with the full involvement of indigenous people? Has anyone done anything right on this file?

Mr. Bellegarde: Are you talking specifically about pipelines?

Senator Mercer: No.

Mr. Bellegarde: Are you asking about any relationship with industry?

Senator Mercer: I'm suggesting that the model could be transferable to discussions on pipelines.

Mr. Bellegarde: Let's take it in terms of the private sector. I'm from Saskatchewan and a small reserve called Little Black Bear in the southern part. I have held up Cameco in the northern part where they're mining uranium. They have a number of First Nations people on their board of directors. They have a number of First Nations people in entry level positions and middle management and senior management. They have resource revenue sharing back to indigenous peoples. In fact, 54 per cent of their workforce is indigenous people.

It's because of a simple requirement before any provincial government issues any licence or permit to any private sector business operating within provincial boundaries. We always recommend that before they're issued a licence or permit to operate, a private company or industry operating should develop and have a plan in place for First Nations engagement regarding employment, procurement and any benefit sharing back.

If a company has those three things in place, it will be granted a licence. If it doesn't, it won't be granted a licence or permit to operate in Quebec, B.C., Alberta, N.W.T., Manitoba, or Saskatchewan. You will see key strategic partnerships in place; and I think that's a simple policy change going forward.

I'll just use Cameco as one example, and there might be others; but I'm not an expert in industry operations, but I will give a shout out to Cameco for doing it in a good way.

Senator Mercer: That's one thing we need to think about; and that's a good example. It's a different industry, but it's also the same process as we develop.

Mr. Bellegarde: When I was Chief of Little Black Bear First Nation, Tim Cutt was the President of BHP Billiton, a multibillion-dollar potash company. They were potentially expanding a potash mine in Melville, Saskatchewan, half an hour away from my reserve. He spent the whole day with me,

gouvernement. Ces droits doivent être respectés. Personne ne peut les bafouer. Il s'agit de créer un espace afin d'amener tout le monde à la table.

Le sénateur Mercer : Nous pouvons continuer à parler des mauvais exemples ou du manque de bons exemples. Y a-t-il un projet que nous pouvons citer en exemple parce qu'il a été réalisé de la bonne façon? Un projet qui soit passé de l'étape de la conception à celle des résultats avec la pleine participation des peuples autochtones? Y a-t-il quelqu'un qui ait jamais fait quelque chose de bon dans ce dossier?

M. Bellegarde : Parlez-vous des pipelines en particulier?

Le sénateur Mercer : Non.

M. Bellegarde : Parlez-vous de n'importe quelles relations avec l'industrie?

Le sénateur Mercer : Je me demande s'il existe un modèle qui pourrait être adopté dans des discussions sur les pipelines.

M. Bellegarde : Considérons cela du point de vue du secteur privé. Je viens d'une petite réserve du sud de la Saskatchewan, Little Black Bear. Dans le nord de la province, Cameco exploite des mines d'uranium. Un certain nombre de membres des Premières Nations siègent au conseil d'administration de la société. D'autres occupent des postes au niveau d'entrée, ainsi que des postes de cadres intermédiaires et supérieurs. La société partage ses revenus avec les peuples autochtones. En fait, les Autochtones forment 54 p. 100 de son effectif.

Tout cela est attribuable à une simple exigence imposée par le gouvernement provincial avant la délivrance d'un permis quelconque à une entreprise privée qui souhaite avoir des activités dans la province. C'est ce que nous recommandons toujours avant qu'un permis d'exploitation ne soit accordé à une société privée : celle-ci doit avoir un plan concernant ses relations avec les Premières Nations en matière d'emploi, d'approvisionnement et de partage des bénéfices.

Si une entreprise a mis en place ces trois éléments, un permis lui est délivré. Autrement, elle n'obtiendra pas de permis au Québec, en Colombie-Britannique, en Alberta, aux Territoires du Nord-Ouest ou en Saskatchewan. Vous verrez s'établir d'importants partenariats stratégiques. C'est un simple changement de politique à apporter à l'avenir.

Je me suis servi de Cameco comme exemple. Il pourrait y en avoir d'autres. Je ne suis pas expert en opérations industrielles, mais je crois que Cameco mérite des éloges parce qu'elle a choisi la bonne façon d'agir.

Le sénateur Mercer : Voilà une chose à laquelle nous devons réfléchir. C'est un bon exemple. Le secteur est différent, mais le processus est le même.

M. Bellegarde : Lorsque j'étais chef de la nation de Little Black Bear, Tim Cutt était président de BHP Billiton, société de potasse multimilliardaire. L'entreprise envisageait d'agrandir une mine de potasse à Melville, en Saskatchewan, à près d'une demi-heure de ma réserve. Il était venu passer toute une journée avec moi,

visiting my elders and my community. We were in ceremony together. He was building a relationship. That's an example of how industry can come out and really build a relationship. That is another example to build upon. Before you try to build anything, build a respectful relationship with indigenous peoples and governments.

Senator Mercer: I couldn't agree more.

In your presentation, you also mentioned the overdependence on fossil fuels by all of us. I find it interesting that we're now talking about how we involve our indigenous people properly and respectfully in the process of the pipeline. We can also see, at least my granddaughter can see, the end of our reliance on fossil fuels as technology changes. We're bringing our indigenous people to the table at the end of the process, not at the beginning of the process, in many ways.

What happens beyond oil and gas? Is this model that you're talking about transferable to other industries that might be developing, say, in mining? You gave the example of your community. Is it a transferable model?

Mr. Bellegarde: I'll make some quick comments and perhaps Chief Makinaw may have some as well. When we talk about a relationship with industry and developing the natural resource wealth, it is all about balance. In terms of the pipeline issue and the transportation of oil and gas, some First Nations say, no, no, while others are involved, so we're trying to find the balance.

I can point to the chiefs that say no. I work with 634 chiefs who are the rights and title holders. It's not the Assembly of First Nations that is the rights and title holders; it's the chiefs and the people out on the land on the ground. That's why we talk about the right to say yes or no. Some say yes and some say no.

Some who support the pipelines are oil and gas producers — 14 chiefs are oil and gas producers and want to get their product to market. Then you have some chiefs who want to look at equity ownership in pipelines. Some chiefs say that the pipelines will cut across their traditional territory lands so they're looking at a tax to add to the business operation cost and plan going forward. Some are engaging in that system while others are simply saying no. It's a balance with respect for the right to say yes and the right to say no.

If it's transferable, we have to start looking to greater investments and technology for clean green energy, no question. We have to start putting more energy and effort into creating less dependency on fossil fuels. Even clean energy, hydro for example, can impact on rights. I'm going to give one example from Northern B.C. Site C is a major billion-dollar hydro development

rendant visite aux aînés et aux membres de la collectivité. Nous avons assisté ensemble à une cérémonie. Il établissait des relations avec nous. C'est un exemple qui montre comment l'industrie peut aller sur place pour nouer des relations. Voilà un autre exemple sur lequel on peut miser. Avant d'essayer de construire quoi que ce soit, il faut établir des relations respectueuses avec les peuples et les gouvernements autochtones.

Le sénateur Mercer : Vous avez parfaitement raison.

Vous avez également dit dans votre exposé que nous dépendons tous d'une façon excessive des combustibles fossiles. Je trouve intéressant que nous parlions maintenant des moyens de faire participer adéquatement et respectueusement les peuples autochtones au processus du pipeline. Nous pouvons également voir, du moins ma petite-fille peut voir la fin de notre dépendance à l'égard des combustibles fossiles avec l'évolution de la technologie. De bien des façons, nous invitons nos peuples autochtones à la table à la fin du processus plutôt qu'à son début.

Qu'arrivera-t-il après le pétrole et le gaz? Le modèle que vous avez mentionné peut-il être adapté à d'autres industries qui pourraient être développées, peut-être dans le secteur minier? Vous avez pris l'exemple de votre collectivité. Le modèle est-il transférable?

M. Bellegarde : Je vais faire quelques brefs commentaires. Le chef Makinaw en aura peut-être lui aussi. Lorsque nous parlons de relations avec le secteur privé et d'exploitation de ressources naturelles, tout est affaire d'équilibre. Pour ce qui est du pipeline et du transport du pétrole et du gaz, quelques Premières Nations disent non, tandis que d'autres y participent. Nous essayons donc de trouver l'équilibre.

Je connais les chefs qui disent non. Je travaille avec 634 chefs qui sont les détenteurs des droits et des titres. Ce n'est pas l'Assemblée des Premières Nations qui les détient. Ce sont plutôt les chefs et les gens qui se trouvent sur le terrain. Voilà pourquoi nous parlons du droit de dire oui ou non. Certains disent oui, et d'autres non.

Quelques-uns de ceux qui appuient les pipelines sont eux-mêmes producteurs de pétrole et de gaz. C'est le cas de 14 chefs, qui veulent expédier leurs produits vers les marchés. Il y a aussi quelques chefs qui souhaitent posséder une part des pipelines. Certains disent que les pipelines passeront à travers leur territoire traditionnel. Ils envisagent d'exiger une taxe, qui ajouterait aux coûts d'exploitation de l'entreprise, et dressent des plans pour l'avenir. Certains veulent participer au système, et d'autres disent simplement non. Il faut donc trouver l'équilibre tout en respectant le droit de dire oui et le droit de dire non.

Si c'est transférable, nous devons commencer à envisager des investissements plus importants et des technologies d'exploitation propres. Nous devons commencer à faire plus d'efforts pour dépendre moins des combustibles fossiles. Même l'énergie propre, comme l'énergie hydroélectrique, peut avoir des effets sur nos droits. Je vais prendre l'exemple du Site C dans le Nord de la

that will affect the rights to hunt, fish, trap and gather. That's a major issue.

Even if you're going down the path of clean green energy, if we're not involved every step of the way in those multibillion-dollar projects as indigenous people, it still could hurt inherent indigenous and treaty rights. I just give that as an example. Could it be transferable? Sure — no question.

It's a simple thing: Make sure indigenous people are involved every step of the way in the design, development, and delivery of any program or policy going forward. It's a simple thing.

Senator Eggleton: Thank you for being here. You have made a valuable contribution to this approach with your remarks.

Let me start with Chief Mackinaw in terms of your statement about being bystanders in the process. In particular, I am thinking of the National Energy Board process and how we might improve that. Chief Bellegarde has suggested there should be indigenous people on the National Energy Board, in the hearing process, and that's a good point, but let's see what else we can do to improve the National Energy Board process.

They say they have developed an enhanced Aboriginal engagement initiative that aims to provide proactive contact with Aboriginal groups that may be affected by proposed projects that require a public hearing.

They have also engaged in "oral traditional evidence." They say it's one of the ways for them to gather information in the process and that they have attempted to do this, or have done it, they say, as part of their process for the Trans Mountain pipeline expansion and the proposed Northern Gateway Pipeline, as well as the Energy East Pipeline.

Have you noticed these kinds of improvements? What would you say about them?

Mr. Makinaw: I do know they did a few hearings in B.C. on Trans Mountain, like you said, and Northern Gateway. I am aware of that. They are trying to improve on the process, but it will take a while before things improve.

Years before, to use my band from Alberta as an example, we took the federal government to court on the oil and gas in the eighties. We were one of the two bands that took our money out of trust here in Ottawa; that was us and the Samson band. I am familiar with the legal aspect of how the IOGC, Indian Oil and Gas Canada, and the federal government deal with oil and gas.

Colombie-Britannique. Le Site C est un grand projet d'aménagement hydroélectrique devant coûter des milliards de dollars, mais qui aura des incidences sur les droits de chasse, de pêche, de piégeage et de récolte. C'est un grand problème.

Même si vous empruntez la voie de l'énergie verte, à moins d'associer les peuples autochtones à chaque étape de ces projets multimilliardaires, vous risquez de porter atteinte aux droits inhérents autochtones et issus de traités. Je vous ai simplement donné cet exemple. Est-ce transférable? Bien sûr, il n'y a pas de doute à ce sujet.

C'est vraiment simple : veillez à associer les peuples autochtones à toutes les étapes de la conception, de l'élaboration et de la mise en œuvre de tout programme ou politique. C'est vraiment simple.

Le sénateur Eggleton : Je vous remercie de votre présence au comité. Votre contribution à notre étude est vraiment précieuse.

Je vais peut-être commencer par la déclaration du chef Makinaw selon laquelle les peuples autochtones ne sont que des spectateurs dans le processus. Je pense en particulier au processus de l'Office national de l'énergie et aux moyens de l'améliorer. Le chef Bellegarde a proposé de faire siéger des Autochtones à l'Office national de l'énergie au cours des audiences. C'est un bon point, mais voyons ce qu'il y a d'autre à améliorer dans le processus.

Les responsables de l'Office national de l'énergie disent qu'ils ont élaboré une initiative améliorée de mobilisation et de participation visant à établir des contacts proactifs avec les groupes autochtones qui risquent d'être touchés par des projets nécessitant la tenue d'audiences publiques.

Ils souhaitent également entendre la « preuve traditionnelle orale ». Ils disent que c'est l'un des moyens dont ils disposent pour recueillir de l'information, et qu'ils ont essayé de le faire ou l'ont déjà fait dans le cadre du processus concernant l'agrandissement du réseau de Trans Mountain ainsi que les projets de pipeline Northern Gateway et Énergie Est.

Avez-vous remarqué ces améliorations? Qu'en pensez-vous?

M. Makinaw : Je sais qu'il y a eu en Colombie-Britannique quelques audiences sur Trans Mountain et Northern Gateway, comme vous l'avez dit. Je suis au courant. Ils s'efforcent d'améliorer le processus, mais il faudra du temps pour que les choses changent.

Ainsi, dans le cas de ma bande en Alberta, par exemple, nous avons intenté des poursuites contre le gouvernement fédéral dans les années 1980 au sujet du pétrole et du gaz. Avec la bande de Samson, nous avons retiré notre argent qui était en fiducie, ici à Ottawa. Je connais bien les détails juridiques de la façon dont Pétrole et gaz des Indiens du Canada et le gouvernement fédéral traitent les affaires liées au pétrole et au gaz.

I am glad that it is shifting to a different way now where there is more discussion and meetings with us to develop a better process. I am glad that is happening, and I am hoping down the road, like the national chief has been saying for the last year, that they try to work with us. I see that as a positive and I hope we head that way and have more of our people involved all the way through.

Once that happens, I can see where things would work better for everyone and down the road we will address the concerns on each project as it comes through. I hope we keep working on that until we get to the point where we will have a process that everyone agrees on.

Senator Eggleton: That is very good and valid, but you are still talking as if you are bystanders. Is there anything else you think could be done that would take you from being a bystander to more a central part of the action, where you are more aware of what is going on and where your input garners more respect?

Mr. Bellegarde: On that one, senator, respecting First Nations jurisdiction, establishing their own environmental regulatory review process is one key thing.

I think of the Ajax gold mine in British Columbia. Chief Wayne Christian and the chiefs in the Kamloops area set up their own environmental regulatory review process with their elders and community members to determine whether or not there should be a gold mine next to a lake. It is so close. That went on for two or three weeks. This is self-determination in action. We don't know what that decision will be at the outcome of their own process, but the industry was part of that process. That is one thing: Respect First Nations jurisdiction when, where and if they establish their own regulatory review process. That is in addition. Then you will have your National Energy Board regulatory review process. That is something else.

Senator Eggleton: You need to dovetail those.

Mr. Bellegarde: Yes, you could dovetail it, but I am saying to respect that First Nation jurisdiction over a process that is ongoing. That is one example.

Senator Eggleton: Let me ask you about different ways of engaging indigenous peoples that we have been hearing about in our hearings here. Certainly, as a sharer of the revenues, they could be revenue sharing agreements, collaboration agreements, co-ownership of projects and something called corridor coalitions, which seem to deal with both environmental and resource sharing possibilities.

My colleague asked you about specific companies, but is there any one particular model that you think is best to focus on?

Je suis heureux de voir que des approches différentes sont adoptées et qu'il y a davantage de discussions et de réunions avec nous en vue d'élaborer un meilleur processus. Je suis heureux de cette évolution. J'espère, comme le chef national vient de le dire pour l'année dernière, qu'ils essaieront à l'avenir de travailler avec nous. Je considère que c'est un développement positif, et j'espère que nous avancerons sur cette voie et que davantage de nos gens participeront à toutes les étapes.

Quand cela se produira, je crois que les choses iront mieux pour tout le monde et qu'à l'avenir, nous nous occuperons des problèmes de chaque projet au fur et à mesure. J'espère que nous y travaillerons jusqu'au moment où nous aurons un processus sur lequel tout le monde s'entend.

Le sénateur Eggleton : Tout cela est très bien, mais vous parlez encore comme si les peuples autochtones n'étaient que des spectateurs. Croyez-vous qu'il soit possible de faire quelque chose pour vous faire passer du rôle de spectateur à un rôle plus central, dans lequel vous seriez plus au fait de ce qui se passe et où votre participation vous assurera plus de respect?

M. Bellegarde : À cet égard, sénateur, il est essentiel de respecter la compétence des Premières Nations et de les laisser établir leur propre processus réglementaire d'examen environnemental.

Je pense à la mine d'or Ajax de Colombie-Britannique. Le chef Wayne Christian et les chefs de la région de Kamloops ont mis en place leur propre processus réglementaire d'examen environnemental avec le concours de leurs aînés et des membres de leur collectivité afin de déterminer s'ils allaient permettre qu'une mine d'or soit exploitée à proximité d'un lac. La mine est vraiment très proche. Le processus s'est déroulé pendant deux ou trois semaines. C'était l'exercice du droit à l'autodétermination. Nous ne savons pas quelle décision en découlera, mais l'industrie a participé au processus. C'est une bonne chose : Il faut respecter la compétence des Premières Nations lorsqu'elles établissent leur propre processus réglementaire d'examen, qui s'ajoute à l'autre. Ensuite, vous aurez votre processus réglementaire d'examen qui sera mené par l'Office national de l'énergie. C'est une autre chose.

Le sénateur Eggleton : Il faudrait les intégrer.

M. Bellegarde : Oui, il serait possible de le faire, mais je dis qu'il faut respecter la compétence des Premières Nations dans le processus en cours. C'était un exemple.

Le sénateur Eggleton : Je voudrais vous demander votre avis sur différents moyens de faire participer les peuples autochtones, dont nous avons entendu parler au cours de nos audiences. Puisque vous avez une part des revenus, il pourrait sûrement y avoir des accords de partage des revenus, des accords de collaboration, des ententes de copropriété des projets et ce qu'on appelle les coalitions de corridor, qui semblent comporter à la fois des aspects environnementaux et des aspects de partage des revenus.

Mon collègue vous a interrogé au sujet de sociétés particulières, mais y a-t-il, à votre avis, un modèle qu'il faudrait privilégier?

Mr. Bellegarde: All of the above, senator: On revenue and benefit sharing, there is no question, as well as equity ownership of the pipeline. It comes out as safety. First Nations people want to be sure that if there is a spill, do you have the capacity for quick cleanup? You want to make sure that capacity is there. That is a big piece.

There might be merit to that corridor area piece. Where is it going? To work collectively on that, if it is to move forward, again it goes back to the point of and/or yes or no as it comes back through traditional territories and ancestral lands.

Three things that are key are benefit and revenue sharing, equity ownership in the pipeline and making sure safety is fundamental going forward in that corridor. We all know this is where it will happen. Those are three key things that you have to keep pushing and supporting.

Senator Eggleton: In terms of industry's approach to your communities on this, there are the pipeline proponents themselves — the people who are going to build the pipeline — but then there is also the industry in Alberta, or wherever, that wants to get their product to market. Are they reaching out? Do you get much sense that they are reaching out to tell their story to you and consult with you? You mentioned BHP. Is that happening very much in the oil and gas industry?

Mr. Bellegarde: I think Greg will answer that and I will add to his remarks at the end.

Mr. Makinaw: On the Alberta side, there has been a lot of consultation on all the projects with all the bands in Alberta, so it has been done. I think a lot of the bands are waiting to see what will happen with these pipelines, too, because the producing bands are the ones that are especially affected. They are waiting to see what is happening with the decision that will be coming down later this year.

Another example to look at would be in Alberta right now, where they are looking at solar energy projects. Companies are coming in and discussing revenue sharing stakes in the company with the bands. That process is going on right now. A lot of the bands in Alberta are looking at that alternative energy initiative as an option. They are looking at that at the same time as this is happening.

Mr. Bellegarde: The only other thing to add is that the old divide-and-conquer tactic has been overused a bit. Industry will come out and cut a deal with my fellow chief here, but he can't share it with me because there are confidentiality agreements. He might have cut a better deal than I can get. The whole industry is doing a little bit of that, and then we can't come together as a collective.

M. Bellegarde : Je suis favorable à tout ce que vous avez mentionné, sénateur. Il n'y a pas de doute que nous sommes en faveur des accords de partage des revenus et des avantages ainsi que de la copropriété du pipeline. Pour nous, le critère, c'est la sécurité. Les membres des Premières Nations veulent être sûrs qu'en cas de déversement, il y ait des capacités suffisantes pour procéder à un nettoyage rapide. Nous voulons avoir l'assurance que ces capacités existent. C'est un facteur très important.

Les coalitions de corridor pourraient être intéressantes. Quel est le but? Pour travailler collectivement à cette initiative, si elle va de l'avant, il faut revenir encore une fois à la décision par oui ou par non lorsque le corridor passe à travers des territoires traditionnels et des terres ancestrales.

Les trois points clés sont le partage des revenus et des avantages, la copropriété du pipeline et la sécurité qui doit constituer un élément fondamental dans le corridor. Nous savons tous que c'est là le plus important. Ce sont les trois facteurs clés qu'il faut encourager et appuyer.

Le sénateur Eggleton : En ce qui concerne l'approche de l'industrie à cet égard, vos collectivités auront deux interlocuteurs : les proposants eux-mêmes, c'est-à-dire ceux qui vont construire le pipeline, et les producteurs de l'Alberta ou d'ailleurs qui veulent expédier leurs produits vers les marchés. Est-ce que ces producteurs ont des contacts avec vous? Avez-vous vraiment l'impression qu'ils veulent vous associer à leurs efforts et vous consulter au sujet de leurs projets? Vous avez mentionné BHP. Cet exemple se retrouve-t-il souvent dans le secteur du pétrole et du gaz?

M. Bellegarde : Je crois que Greg répondra à la question. J'aurai ensuite quelques observations à ajouter.

M. Makinaw : Du côté de l'Alberta, toutes les bandes de la province ont été consultées sur tous les projets. Par conséquent, cela a été fait. Beaucoup de bandes attendent pour voir ce qui se passera dans le cas de ces pipelines. Bien sûr, les bandes productrices sont particulièrement touchées. Elles ont hâte de connaître la décision qui doit être prise un peu plus tard cette année.

Il y a aussi en Alberta un autre exemple à considérer en ce moment : les projets d'énergie solaire. Des sociétés envoient des représentants discuter du partage des revenus avec les bandes. Ce processus est actuellement en cours. Beaucoup des bandes de l'Alberta considèrent cette énergie de remplacement comme une option. Elles examinent cette possibilité parallèlement aux discussions concernant les pipelines.

M. Bellegarde : La seule autre chose à ajouter, c'est que la vieille tactique consistant à diviser pour régner a été utilisée un peu trop souvent. Les sociétés viennent conclure une entente avec mon camarade ici présent, mais il ne peut pas m'en parler à cause des ententes de confidentialité. Il peut avoir conclu un meilleur marché que le mien. Toute l'industrie se livre dans une certaine mesure à ce jeu, ce qui nous empêche de travailler collectivement.

For me, it's always that we have to extend our jurisdiction beyond our Indian reservations. He is from Treaty 6, and I am from Treaty 4. We exert our jurisdiction throughout our treaty territories and ancestral lands. You have to look at every territory across Canada. If you start doing that, then there should be a Treaty 6 tax or a Treaty 4 tax. We have done that, in one instance in Treaty 4: When one pipeline was cutting across, all 34 First Nations got compensation.

Yes, it's there. They are reaching out because they know now that they have to partner with us. They know now the UN declaration has been endorsed and there are section 35 rights coming in and they know now of the *Tsilhqot'in* case. Again, that is out there, and now there is this furor about free, prior and informed consents, and I am saying, "Don't be alarmed. The sky is not falling. All we need to do is find processes to sit down and talk about this now." "Is it vetoed?" "Don't even talk about veto. Put that on the shelf over here." "Indians have a veto and will be saying no all the time." That's not helpful for the dialogue. Put that to the side and create proper processes where we can respect and find common ground. That's going to be the objective.

The answer is yes and no, industry reaching out, getting away from divide and conquer, looking at collective rights as well.

Senator Eggleton: Thank you.

Senator Unger: Thank you, Chief Mackinaw and Chief Bellegarde, for being here. A lot of my questions have been addressed, but I would like to start by talking about the area of the oil sands in northern Alberta, primarily the regional municipality of Wood Buffalo. It is home to the oil sands and several Aboriginal communities. I think you have been referencing them, including Anzac, Conklin, Fort Chipewyan, Fort MacKay and Janvier, all home to multiple First Nation and Metis people. More than 1,500 consultation meetings were held between First Nations and industry on oil deposits, pipelines, forestry and other resource developments between 2011 and 2012. Chief Mackinaw, I think you addressed that as well.

I'd like to say a couple of things about greenhouse gas emissions. Between 1990 and 2011, GHG emissions associated with every barrel of crude produced in the oil sands have been reduced by 26 per cent. The source of this statistic is Environment Canada.

Another statistic is that Canada, which has 0.5 per cent of the world's population, produces 2 per cent of GHG emissions. Oil sands account for 7.8 per cent of Canada's GHG emissions

Pour moi, l'objectif est toujours d'étendre notre champ de compétence au-delà de nos réserves. Il relève du traité n° 6 tandis que je relève du traité n° 4. Nous exerçons notre compétence dans les territoires visés par notre traité et dans les terres ancestrales. Il faut tenir compte de chaque territoire partout au Canada. Si on commence à le faire, il faudrait alors avoir un impôt du traité n° 6 ou un impôt du traité n° 4. Nous avons fait cela à une occasion dans le cas du traité n° 4. Comme un pipeline passait à travers le territoire, les 34 Premières Nations en cause ont toutes reçu une indemnisation.

Oui, cela se fait. Les sociétés prennent contact parce qu'elles savent qu'elles doivent conclure un partenariat avec nous. Elles savent que la Déclaration des Nations Unies est maintenant en vigueur, que les droits prévus à l'article 35 seront affirmés et qu'une décision a été rendue dans l'affaire *Tsilhqot'in*. Encore une fois, il y a tout cela, et nous avons aussi le débordement d'enthousiasme concernant le consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause. Pour ma part, je leur dis : « Ne vous inquiétez pas. Le ciel ne nous tombera pas sur la tête. Tout ce que nous avons besoin de faire, c'est trouver un processus qui nous permette de discuter de tout cela. » « Y aura-t-il un droit de veto? » Je réponds : « Ne pensez même pas au veto. Vous pouvez l'oublier complètement. » « Les Indiens ont un droit de veto et vont continuellement dire non. » Cette affirmation n'est pas favorable au dialogue. Il faut la mettre de côté et créer des processus adéquats pour garantir le respect et trouver un terrain d'entente. Voilà ce que sera l'objectif.

La réponse est donc oui et non. Les sociétés cherchent à établir des contacts, à éviter de diviser pour régner et aussi à envisager les droits collectifs.

Le sénateur Eggleton : Je vous remercie.

La sénatrice Unger : Merci de votre présence, chef Makinaw et chef Bellegarde. Vous avez déjà répondu à beaucoup de mes questions, mais je voudrais commencer par parler de la région des sables bitumineux située dans le Nord de l'Alberta, surtout dans la municipalité régionale de Wood Buffalo. À part les sables bitumineux, on y trouve plusieurs collectivités autochtones. Je crois que vous en avez parlé. Il y a, par exemple, Anzac, Conklin, Fort Chipewyan, Fort MacKay et Janvier, où vivent plusieurs Premières Nations ainsi que des Métis. Plus de 1 500 réunions de consultation ont eu lieu entre les Premières Nations et l'industrie entre 2011 et 2012 au sujet des gisements de pétrole, des pipelines, des forêts et d'autres projets de mise en valeur de ressources. Chef Makinaw, je crois que vous en avez parlé aussi.

J'ai quelques points à soulever au sujet des émissions de gaz à effet de serre. Entre 1990 et 2011, les émissions associées à chaque baril de brut produit dans la région des sables bitumineux ont baissé de 26 p. 100. Ce chiffre vient d'Environnement Canada.

J'ai une autre statistique : le Canada, qui représente 0,5 p. 100 de la population mondiale, produit 2 p. 100 des émissions de gaz à effet de serre. La contribution des sables bitumineux est de

and just over 0.14 per cent of global GHG emissions. The source for this information is Environment Canada — that's 2012 — and the United Nations statistical division.

I think it would be a wrong argument to try to say that the oil sands are responsible for affecting climate change any more than, say, the emissions from cars in Toronto or some of our big urban centres. Would you agree with that?

Mr. Makinaw: From Alberta's point of view, as you are all aware, our NDP government is putting in carbon tax levies, which will start in January of next year. All of the companies are going to be working toward reducing their carbon emissions. It is especially going to affect Syncrude. It is going to be interesting to see how industry will be working to achieve these goals. With the meetings coming this fall, COP22 coming up, Alberta has to meet those emission goals. I see that as something that is going to be of benefit to the environment.

I'm hoping that, as we are moving along, they will have our people involved through the whole process, right from the beginning until everything is established. We have a lot of environment people, especially in the Treaty 6 and Treaty 8 area, out by Fort McMurray, that have been working in the oil sands area, and they could be of benefit for future work, with regard to the environment, with Syncrude.

Mr. Bellegarde: The only thing, senator, I would add on that is that, in northern Alberta and all the developments up there in the First Nations, lots have been benefiting economically. At the same time, there are a lot of cancers being known. The animals are getting sick. Those are also evidence of something happening because of industrial development.

Again, it is not an either/or. I go back to always continuing to balance, to make sure that things are not affected in a bad way, not only for my children or your children but for future generations yet unborn. There is only one world. We all need air to breathe, and we need water to drink. Yes, we need to drive cars. It's not a quick fix.

My point being, there is a need for a national energy strategy, no question, and there is also a need to involve indigenous peoples every step of the way in the development of that strategy. COP22 is coming up in Morocco in November. There is a provincial meeting with the feds in October, and indigenous peoples will be there: I will be sitting there as well, hopefully, bringing these issues and concerns forward. We have four working groups now that Catherine McKenna set up on the environment. In the next five months, we have to get our heads around this strategy going forward. Is it cap and trade? Is it a carbon tax? Is it carbon capture? The whole dialogue is lowering

7,8 p. 100 des émissions du Canada et d'un tout petit peu plus de 0,14 p. 100 des émissions mondiales. Ces chiffres, qui remontent à 2012, viennent d'Environment Canada et de la Division statistique des Nations Unies.

Je crois qu'il serait faux de dire que les sables bitumineux influent plus sur le changement climatique que, disons, les émissions des véhicules à Toronto ou dans un autre grand centre urbain. Êtes-vous d'accord?

M. Makinaw : Comme vous le savez tous, le gouvernement néo-démocrate de l'Alberta institue une taxe sur le carbone, qu'il commencera à prélever dès janvier de l'année prochaine. Toutes les sociétés s'efforceront de réduire leurs émissions de carbone. Cela touchera particulièrement Syncrude. Il sera intéressant de voir ce que l'industrie fera pour atteindre ces objectifs. Compte tenu des réunions prévues pour cet automne, de la COP22, l'Alberta devra respecter ses objectifs en matière d'émissions. Je considère que cela sera avantageux pour l'environnement.

J'espère que nos gens seront invités à participer tout le long du processus, depuis le tout début jusqu'à ce que tout soit établi. Nous avons beaucoup de gens qui s'intéressent à l'environnement, surtout dans les régions du traité n° 6 et du traité n° 8, à proximité de Fort McMurray, des gens qui ont travaillé dans le secteur des sables bitumineux et qui pourraient profiter de ce que Syncrude fera à l'avenir dans le domaine de l'environnement.

M. Bellegarde : La seule chose que je voudrais ajouter, sénatrice, c'est que, dans le Nord de l'Alberta, par suite de tout ce qui s'est fait dans les collectivités des Premières Nations, beaucoup de gens ont profité sur le plan économique. En même temps, nous apprenons que beaucoup de cancers sont découverts. Les animaux tombent malades. Cela semble indiquer que le développement industriel occasionne des problèmes.

Encore une fois, il ne s'agit pas d'une décision par oui ou par non. Je reviens toujours à mon idée d'équilibre. Nous devons veiller à éviter une évolution négative de la situation. Je ne veux pas de cela, ni pour mes enfants ni pour les vôtres ni pour les générations futures qui ne sont pas encore nées. Nous n'avons qu'un seul monde. Nous avons tous besoin d'air à respirer et d'eau à boire. Oui, nous avons aussi besoin de voitures. Il n'y a pas de solution facile.

La conclusion, c'est que nous avons indubitablement besoin d'une stratégie nationale de l'énergie. Il est également nécessaire que les peuples autochtones participent à toutes les étapes de l'élaboration de cette stratégie. La COP22 aura lieu au Maroc en novembre. Il y aura aussi une réunion fédérale-provinciale en octobre à laquelle assisteront des représentants autochtones. J'espère bien y être moi-même pour mettre en évidence ces questions et préoccupations. Catherine McKenna a formé quatre groupes de travail sur l'environnement. Au cours des cinq prochains mois, nous devons réfléchir à cette stratégie. Irons-nous vers un système de plafonnement et d'échange?

from 2 degrees to 1.5 degrees. Yes, that is going to have an impact on industry. We know that.

When you start talking about all of these statistics, I am not going to debate the statistics because you are reading them, and you have evidence. Everything moving forward should be evidence-based.

My whole point is finding the balance. I am not trying to harm what is going on, but it's making sure that there is balance, because I know that there are chiefs up there and their people who are concerned about the sicknesses that are happening. Something is happening, and there is not enough study done to find out what is happening. Again, back to balance.

Senator Unger: Speaking to balance and, specifically, to lung cancers or cancers, in your opinion, to this point in time, has there been any study or any investigation at the University of Alberta looking into the causal factor of that? Another statistic that has not been attributed to any particular thing is that Alberta has the highest incidence in Canada of multiple sclerosis. Yet, there is no medical accounting for that. I think we need the medical/scientific community to certainly become more involved, but, at this point in time, you can't specifically say that this is why. These things are occurring, and there are many questions, correct?

My other question is on a different vein. You referenced the carbon tax — Chief Mackinaw did — that will affect industry. Already, \$30 billion in future investment in Alberta has been withdrawn. Are you at all concerned that, at some point, the companies will say, "Enough. We will finish the work we are doing, and we are out of here?"

Already, Canada — and I have been reading articles written about this — has dropped significantly in the global perspective of an oil-producing or hydrocarbon producing country. We are being left behind. The reason is that Canada can't make up its mind. All they do is study and debate. I am not saying that study and debate is a bad thing. I think good things have been accomplished through it and, certainly, with your involvement in the process. But, if we are losing ground, five years from now, we could be sitting here still talking about this, and it will not matter.

Mr. Bellegarde: I would say, senator, with all due respect, as indigenous peoples, our worldview is simple. We don't see colour. When we go to ceremony, we are all the two-legged tribe, if you will. We respect our relatives, the four-legged ones, the ones that fly, the ones that swim, the ones that crawl. We acknowledge those four cardinal directions of beings that sit there. We acknowledge Mother Earth, Father Sky, Grandmother Moon, Grandfather Sun. We are connected. We also acknowledge those grandmothers that protect the waters —

Imposerons-nous une taxe sur le carbone? Allons-nous privilégier la séquestration du carbone? Tout le dialogue tendra à ramener la hausse de la température de 2 degrés à 1,5 degré. Oui, cela aura des effets sur l'industrie. Nous le savons.

Lorsque vous commencez à parler de toutes ces statistiques, je ne les contesterai certainement pas parce que vous ne faites que les lire et que vous avez des preuves. À l'avenir, tout devra être basé sur des données probantes.

Pour ma part, je cherche essentiellement l'équilibre. Je n'essaie pas de nuire à ce qui se fait, mais il faut être sûr qu'il y a une recherche d'équilibre. Je sais en effet que des chefs s'inquiètent avec leurs gens des maladies qu'on découvre. Il y a une chose qui se passe, une chose qui n'a pas été suffisamment étudiée. Encore une fois, il faut chercher l'équilibre.

La sénatrice Unger : En parlant d'équilibre et surtout de cancer du poumon et d'autres cancers, savez-vous si l'Université de l'Alberta a entrepris une étude ou une enquête pour déterminer la cause de ces maladies? Il y a une autre statistique qui n'a été attribuée à aucun facteur particulier : l'Alberta a la plus forte incidence de sclérose en plaques au Canada. Le monde médical s'interroge encore. Il faudrait, je pense, que les milieux médicaux et scientifiques s'intéressent davantage à ce qui se passe, même s'il est impossible à l'heure actuelle de mettre le doigt sur une raison précise. Ces choses se produisent et on se pose beaucoup de questions, n'est-ce pas?

Mon autre question porte sur un domaine différent. Le chef Makinaw a parlé de la taxe sur le carbone qui sera imposée à l'industrie. Les sociétés ont déjà retiré 30 milliards de dollars d'investissements futurs en Alberta. Ne craignez-vous pas qu'à un moment donné, ces sociétés ne disent : « C'est assez. Nous finirons ce que nous sommes en train de faire; ensuite, nous allons tirer notre révérence »?

Déjà, le Canada a sensiblement baissé — j'ai lu des articles à ce sujet — dans le classement mondial des pays producteurs de pétrole ou d'hydrocarbures. Nous sommes à la traîne. La raison est que le Canada n'arrive pas à se décider. Il ne fait qu'étudier et débattre. Je ne dis pas que l'étude et le débat sont mauvais. Ils peuvent donner lieu à beaucoup de bonnes choses, surtout si vous participez au processus. Toutefois, si nous perdons du terrain, dans cinq ans, nous pourrions être encore ici en train de discuter, mais ce sera vraiment sans importance.

M. Bellegarde : Je vous dirai, sénatrice, avec tout le respect que je vous dois, que notre vision du monde, comme peuples autochtones, est simple. Nous ne voyons pas la couleur. En cérémonie, nous appartenons tous à la tribu des bipèdes, pour ainsi dire. Nous respectons nos cousins, les quadrupèdes, de même que ceux qui volent, ceux qui nagent et ceux qui rampent. Nous reconnaissons les quatre directions cardinales des êtres. Nous reconnaissons la mère Terre, le père Ciel, la grand-mère Lune et le grand-père Soleil. Nous sommes reliés. Nous

seawater, freshwater, rainwater. When water breaks, life comes. We are all connected and part of that.

As to why I say it in this way, I come back to the importance again: There is only one world. What are we leaving for our children, grandchildren and those children yet to come — seven generations down the road?

I believe in my heart, mind and soul that we are too dependent on fossil fuels. There are a lot of employment and economic opportunities if we start phasing toward green energy and looking at alternatives. I sincerely believe that the jobs that will be lost in the oil and gas sector could be made up in alternate energy technologies, if there is enough research and development, and innovation and technology.

That is what I believe, because we are all part of this — not only in Canada but the world. That is what I see. Even if we are losing ground, where is the strategy and plan, nationally and internationally, to bump that up?

Follow the money. Look at the other countries in the world that are really turning their efforts to clean energy and green energy, millions upon millions of jobs and employment created. I think that is something we can look at.

We know Canada is rich in resources; there is no question about that. It's balance, balance, balance. If we are to look at it, the economy is a 100-per-cent-owned subsidiary of the environment. That's how I look at it. It is balance going forward.

Again, I will not be saddling my great-great-grandchildren with a big headache because we didn't do things correctly in terms of policy, legislation and strategy going forward. No way.

Senator Unger: You referenced the Council of the Federation and how they left you out of their discussions, and you said, "we are now working with," so does that mean you will be at the table when the next discussion comes up?

Mr. Bellegarde: With your help and lobbying assistance from all these noble senators around, and messaging the premiers, you make sure the indigenous peoples are there, especially the Assembly of First Nations — and we should be there.

Senator Unger: I am all for it.

Mr. Bellegarde: That's it. Thank you.

reconnaissons aussi les grands-mères qui protègent les eaux, l'eau de mer, l'eau douce, l'eau de pluie. C'est lorsque les eaux rompent que vient la vie. Nous sommes tous reliés et sommes tous partie du tout.

Vous vous demandez peut-être pourquoi je parle ainsi. Cela me ramène encore à ce qu'il y a d'important : nous n'avons qu'un seul monde. Que laisserons-nous à nos enfants, à nos petits-enfants et aux enfants des sept générations qui viendront après?

Je crois, au fond de mon cœur, de mon esprit et de mon âme, que nous dépendons beaucoup trop des combustibles fossiles. Il y aura beaucoup d'emplois et d'occasions économiques à saisir si nous commençons progressivement à nous orienter vers l'énergie verte et les énergies de remplacement. Je crois sincèrement que les emplois qui seront perdus dans le secteur du pétrole et du gaz seront récupérés grâce à la technologie des énergies de remplacement, pourvu qu'il y ait suffisamment de recherche, de développement, d'innovation et de progrès technologique.

Voilà ce que je crois, parce que nous faisons tous partie de cet ensemble, non seulement au Canada, mais dans le monde. C'est ce que je vois. Même si nous perdons du terrain, où est la stratégie, où est le plan national et international susceptible de nous faire remonter la pente?

Il n'y a qu'à suivre l'argent. Considérez les autres pays du monde qui ont vraiment axé leurs efforts sur l'énergie propre et l'énergie verte. Ils ont créé des millions et des millions d'emplois. C'est de cela que nous devons nous inspirer.

Nous savons que le Canada est riche en ressources. C'est indubitable. Mais nous devons rechercher l'équilibre, l'équilibre et encore l'équilibre. En examinant les choses de près, nous constaterons que l'économie est une filiale à 100 p. 100 de l'environnement. C'est ainsi que je vois les choses. Et c'est l'équilibre que je vise pour l'avenir.

Encore une fois, je ne veux pas laisser à mes arrière-petits-enfants un grand mal de tête parce que je n'aurai pas fait les choses correctement au niveau des politiques, de la législation et de la stratégie. C'est hors de question.

La sénatrice Unger : Vous avez parlé du Conseil de la fédération en précisant que vous avez été écarté des discussions. Vous avez ajouté que vous collaborez maintenant. Est-ce que cela signifie que vous serez à la table aux prochaines discussions?

M. Bellegarde : Avec votre aide et celle de tous les distingués sénateurs, avec des interventions auprès des premiers ministres provinciaux, vous pouvez faire en sorte que les peuples autochtones soient présents, et surtout l'Assemblée des Premières Nations. Nous devrions être là.

La sénatrice Unger : Je suis parfaitement d'accord.

M. Bellegarde : C'est bien. Je vous remercie.

The Deputy Chair: With that, our session has come to an end. I would like to thank Chief Bellegarde, Mr. Makinaw and Mr. David for being here.

Honourable senators, at our next meeting, we will be hearing from Peter Forrester from Kinder Morgan.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Monday, June 20, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures, met this day at 4:05 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Today, the committee is examining Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures. This bill would modify existing requirements governing where Air Canada must carry out its aircraft maintenance activities as well as the type and volume of those activities. The bill also provides for certain other measures related to this obligation.

During the first hour, we will hear from the federal Minister of Transport and his officials. During the second hour, there will be a panel of two ministers from the Government of Manitoba, and a witness from the Manitoba Federation of Labour. They will appear by video conference. During the final hour, there will be a panel of witnesses from the International Association of Machinists and Aerospace Workers, in Canada, and the Aerospace Industries Association of Canada.

As the committee begins its examination of this bill, we welcome the Honourable Marc Garneau, Minister of Transport. He is accompanied by Sara Wiebe, Director General, Air Policy; and Daniel Blasioli, Senior Counsel.

Hon. Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport: Thank you, Senator MacDonald, for inviting me to appear. I believe it is important as a minister to appear before the Senate committee on a bill that I tabled. This is my second appearance in front of this committee, and I hope there will be many more in the future. I thank the committee for taking on my request to study automated vehicles and connected vehicles. However, I'm here to talk about Bill C-10.

Le vice-président : Cela dit, nous sommes arrivés au terme de notre réunion. Je voudrais remercier le chef Bellegarde, M. Makinaw et M. David de leur présence.

Honorables sénateurs, à notre prochaine réunion, nous entendrons Peter Forrester, de Kinder Morgan.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le lundi 20 juin 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures, se réunit aujourd'hui, à 16 h 5, pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Aujourd'hui, nous examinerons le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures. Ce projet de loi modifierait les exigences qui gouvernent actuellement l'endroit où Air Canada doit procéder à ses activités d'entretien d'aéronefs ainsi que le type ou le volume de ces activités. Il prévoit aussi certaines autres mesures relatives à cette obligation.

Pendant la première heure, nous entendrons le ministre des Transports et ses fonctionnaires. Pendant la seconde heure, nous accueillerons un groupe de deux ministres du gouvernement du Manitoba ainsi qu'un témoin de la Manitoba Federation of Labour. Ils témoigneront par vidéoconférence. Pendant la dernière heure, nous entendrons un groupe de témoins de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, au Canada, et de l'Association des industries aérospatiales du Canada.

Alors que le comité entame son étude du projet de loi, nous accueillons l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports. Il est accompagné de Sara Wiebe, directrice générale, Politique du transport aérien, et de Daniel Blasioli, avocat principal.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports : Merci, sénateur MacDonald, de m'avoir invité à témoigner devant le comité. En ma qualité de ministre, je crois qu'il est important que je vienne discuter d'un projet de loi que j'ai présenté. C'est la deuxième fois que je témoigne devant ce comité, et j'espère que j'aurai bien d'autres occasions de le faire à l'avenir. Je remercie les membres du comité d'avoir accepté ma demande d'étudier les véhicules branchés et automatisés. Cependant, je suis ici pour parler du projet de loi C-10.

[Translation]

I am pleased to appear today before the Standing Senate Committee on Transport and Communications to study Bill-C10, which seeks to amend paragraph 6(1)(d) of the Air Canada Public Participation Act.

The purpose of the bill is to help Air Canada become more competitive in the constantly changing aviation industry by giving it more flexibility in the aircraft maintenance field. The bill continues to support Canada's aerospace industry by reaffirming the government's expectations that Air Canada ensure a certain level of aircraft maintenance work is carried out in certain regions of the country.

[English]

This bill seeks to amend section 6(1)(d) of the Air Canada Public Participation Act, which currently states that Air Canada must include in its articles of continuance "provisions requiring the Corporation to maintain operational and overhaul centres in the City of Winnipeg, the Montreal Urban Community and the City of Mississauga; . . ."

Bill C-10 would replace the mention of three specific cities with reference to the provinces of Manitoba, Ontario and Quebec. In addition, Bill C-10 proposes removing reference to "operational and overhaul centres" and replacing it with "aircraft maintenance activities," noting that this includes work related to airframes, engines, components, equipment and parts.

Bill C-10 would also clarify that Air Canada has no limits in terms of the volume or type of aircraft maintenance activities it will perform in Manitoba, Ontario and Quebec or the level of employment it will maintain.

[Translation]

It will show that Air Canada provides aircraft maintenance in those provinces, and will also help the company organize its activities in a way that's better adapted to the development of the current and future aviation industry. Ultimately, the bill will help Air Canada be more competitive in an aggressive global market. If Air Canada were unable to obtain the best possible value for its money, it would mean higher costs for the company and, in the end, for its service users.

The announcements made by Air Canada earlier this year lead us to believe that we should act now. The fact that Air Canada will work with the Quebec government to create a centre of excellence for aircraft maintenance, after purchasing about 75 C Series Bombardier aircraft, is very good news for the industry. According to the Quebec government, the centre of

[Français]

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications afin d'étudier le projet de loi C-10, qui vise à modifier l'alinéa 6(1)d) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

L'objectif de ce projet de loi est de permettre à Air Canada d'être compétitive face au secteur du transport aérien qui est en constante évolution en lui offrant davantage de flexibilité quant à l'entretien de ses aéronefs. Ce projet de loi continue de soutenir le secteur aérospatial au Canada en réitérant les attentes du gouvernement selon lesquelles Air Canada devra maintenir un certain niveau d'entretien de ses aéronefs dans certaines régions du pays.

[Traduction]

Ce projet de loi cherche à modifier l'alinéa 6(1)d) de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, qui énonce actuellement que les clauses de prorogation d'Air Canada doivent contenir « des dispositions l'obligeant à maintenir les centres d'entretien et de révision dans les villes de Winnipeg et Mississauga et dans la Communauté urbaine de Montréal [...] »

Le projet de loi C-10 remplacerait la mention de trois villes précises par des allusions aux provinces du Manitoba, de l'Ontario et du Québec. Le projet de loi C-10 propose aussi de retrancher la référence à « centres d'entretien et de révision » et de la remplacer par « activités d'entretien d'aéronefs », faisant remarquer que cette expression englobe le travail relatif aux cellules, aux moteurs, aux composantes, à l'équipement et aux pièces.

Le projet de loi C-10 clarifierait aussi qu'Air Canada n'a pas de limites pour ce qui est du volume et du type d'activités d'entretien d'aéronefs qu'elle mènera au Manitoba, en Ontario et au Québec ou du niveau d'emploi y étant rattaché.

[Français]

Même si cela maintient l'attente qu'Air Canada assure l'entretien d'aéronefs dans les provinces susmentionnées, cela permettrait aussi au transporteur d'organiser ses activités d'une façon plus adaptée à l'évolution du secteur du transport aérien actuel et de l'avenir. Ultimement, le projet de loi permettra à Air Canada d'être plus compétitive dans un marché mondial agressif. Si Air Canada n'était pas en mesure d'obtenir la meilleure valeur possible pour l'argent qu'elle dépense, il en résulterait des coûts plus élevés pour la société et, en fin de compte, des coûts plus élevés pour les utilisateurs de ses services.

Les annonces faites plus tôt cette année par Air Canada nous permettent de croire qu'il est opportun d'agir maintenant. Le fait qu'Air Canada collaborera avec le gouvernement du Québec à la création d'un Centre d'excellence en entretien d'aéronefs, à la suite de l'achat par le transporteur d'environ 75 aéronefs C-Series de Bombardier, est une très bonne nouvelle pour l'industrie. Selon

excellence could create up to 1,000 jobs in Quebec's aerospace industry, on top of the jobs created in aircraft manufacturing.

Following this news, the Quebec government and Air Canada announced an agreement to discontinue the litigation concerning Air Canada's compliance with the Air Canada Public Participation Act, subject to the company's purchase of the Bombardier aircraft. This announcement is important to us, because we believe these agreements will yield greater benefits for Canadian workers in the industry.

[English]

Air Canada also announced its intention to work with the Government of Manitoba on a collaborative approach which could lead to the creation of a Western Canada Centre of Excellence in that province. If implemented, this centre may result in the creation of 150 new jobs in the aircraft maintenance sector as of 2017, with the potential for additional jobs in the future.

These positive developments led us to believe that this is an ideal opportunity to modernize the Air Canada Public Participation Act and to allow Air Canada to respond more effectively and efficiently to the changing market conditions.

For Air Canada to be competitive into the future, it must be able to adapt its supply chain to manage its costs, as all of its competitors are doing. As we all know, it employs about 30,000 people.

Bill C-10 will help Air Canada continue to maintain the high safety standard that Canada requires and become more competitive, which will generate benefits that will ultimately be passed down to customers. Given the role of Air Canada in providing services to the Canadian marketplace, this improved competitiveness could also have a positive impact for customers of competing airlines by generally driving down costs across the board.

Let me remind you that only Air Canada is subject to the restrictions on its operations that we see in the Air Canada Public Participation Act.

In a market that is as global as the airline industry, room for flexibility and innovation is necessary to ensure medium- and long-term viability.

[Translation]

According to an aviation expert who spoke before the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communications:

le gouvernement du Québec, ce centre d'excellence pourrait créer jusqu'à 1 000 emplois pour le secteur aérospatial québécois, en plus des emplois qui ont été créés et qui sont liés à la fabrication de ces avions.

À la suite de cette nouvelle, le gouvernement du Québec et Air Canada ont annoncé une entente afin de mettre un terme au litige concernant la conformité d'Air Canada à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada une fois que l'achat des aéronefs de Bombardier aura été conclu par Air Canada. Cette annonce est importante pour nous, car nous croyons que de telles ententes rapporteront davantage de dividendes pour les travailleurs canadiens dans ce secteur.

[Traduction]

Air Canada a aussi annoncé son intention de collaborer avec le gouvernement du Manitoba en vue d'éventuellement mettre en place un centre d'excellence de l'Ouest canadien dans cette province. S'il est fondé, ce centre pourrait permettre la création de 150 nouveaux emplois dans le secteur de l'entretien des aéronefs dès 2017 et peut-être d'autres emplois par la suite.

Ces développements positifs nous ont portés à croire qu'il s'agit d'une occasion idéale de moderniser la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et de permettre à Air Canada de répondre de façon plus efficace et efficiente aux conditions changeantes du marché.

Pour être concurrentielle à l'avenir, Air Canada doit être en mesure d'adapter sa chaîne d'approvisionnement pour gérer ses coûts, à l'instar de l'ensemble de ses concurrents. Comme nous le savons tous, elle emploie environ 30 000 personnes.

Le projet de loi C-10 aidera Air Canada à continuer de maintenir la norme de sécurité élevée que le Canada exige et à accroître sa compétitivité, ce qui générera des avantages qui finiront par profiter aux clients. Compte tenu de son rôle de fournisseur de services sur le marché canadien, la compétitivité accrue d'Air Canada pourrait aussi avoir une incidence positive sur les clients de sociétés aériennes concurrentes en faisant baisser les coûts en général.

Permettez-moi de vous rappeler que les opérations d'Air Canada sont les seules à être assujetties aux restrictions contenues dans la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Dans un marché aussi mondial que celui de l'industrie du transport aérien, la souplesse et l'innovation sont nécessaires afin d'assurer la viabilité à moyen et à court terme.

[Français]

Selon un expert de l'aviation qui a témoigné au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes :

— airlines operate with about a 2 per cent profit margin. It's one of the thinnest profit margins of any transport industry, and we can and do see airlines go bankrupt. We've had 60 airline bankruptcies in Canada, and Air Canada itself has gone through one bankruptcy.

If you choose to have a competitive environment as the basis for your policy, there is a range of competitive issues there, and maintenance is one of the important ones because it's such a large portion of aircraft cost, and you have one airline that has to compete with other airlines that don't have these restrictions.

The 2012 aerospace review brought to light the fact that, in developing countries, the number of low-cost suppliers providing aircraft maintenance services was growing significantly. Many of the suppliers are closer to growth markets such as Asia, Latin America and the Middle East.

[English]

It is interesting to note that despite the closure of Aveos in 2012, the aircraft maintenance, repair and overhaul sector in Canada has experienced significant growth in recent years. Based on data from the 2015 report *The State of the Canadian Aerospace Industry*, this sector experienced strong economic growth from 2004 to 2014, with a 37 per cent increase in direct GDP.

[Translation]

It thus seems that the alternative to Bill C-10 is not the status quo that existed before Aveos's bankruptcy in 2012. The closure was a hard blow for the workers in the industry and their families. I would like to extend my deepest sympathies to the people affected by the closure. However, contrary to what we've been led to believe, there's no reason to think the ongoing litigation would ultimately restore the exact number of jobs that existed when Aveos closed or enable the same employees to have jobs again. In short, since the parties chose to resolve the litigation, we can start building the industry's future to make it more globally competitive.

Lastly, Bill C-10 will give Air Canada more flexibility in its economic choices, and will ensure it remains on track to undertake aircraft maintenance activities in the three provinces mentioned. Bill C-10 will enable Canada to maintain a strong and competitive aviation industry, while helping to create jobs for highly skilled workers in the aerospace industry. Thank you.

[...] les compagnies aériennes ont une marge de profit d'environ 2 p. 100, soit l'une des plus petites du secteur du transport. Les compagnies peuvent faire faillite et font faillite. Soixante compagnies aériennes ont fait faillite au Canada, y compris Air Canada une fois.

Si vous choisissez d'avoir un environnement concurrentiel comme base de votre politique, il y a toute une gamme d'enjeux liés à la concurrence, et l'entretien fait partie des enjeux importants, car il représente une large part des coûts des aéronefs. Vous avez une compagnie aérienne qui doit faire concurrence avec d'autres compagnies qui ne sont pas assujetties à ces restrictions.

La revue de l'aérospatiale de 2012 a mis en lumière le fait qu'il y a une croissance importante de fournisseurs à moindres coûts qui offrent des services d'entretien d'aéronefs et qui proviennent des pays en voie de développement. Bon nombre d'entre eux sont plus proches des marchés de croissance comme l'Asie, l'Amérique latine et le Moyen-Orient.

[Traduction]

Il est intéressant de noter que malgré la fermeture d'Aveos en 2012, le secteur de l'entretien, de la réparation et de la révision des aéronefs au Canada a enregistré une croissance considérable au cours des dernières années. Selon les données du rapport de 2015 intitulé *L'état de l'industrie aérospatiale canadienne*, ce secteur a connu une forte croissance économique de 2004 à 2014, avec une hausse de 37 p. 100 du PIB direct.

[Français]

Cela nous permet de penser que l'alternative au projet de loi C-10 n'est pas le statu quo qui prévalait avant la faillite d'Aveos en 2012. Cela a été un coup dur pour les travailleurs du secteur et leurs familles. D'ailleurs, j'accorde aux personnes touchées par cette fermeture ma plus grande sympathie. Cependant, contrairement à ce qu'on peut nous laisser croire, il n'y a aucune raison de penser que le litige en cours entraînerait le rétablissement du nombre exact d'emplois qui existaient à l'époque de la fermeture, ni qu'il permettrait une réintégration de ces mêmes employés. En somme, le fait que les parties aient choisi de résoudre ce litige crée un contexte dans lequel nous pouvons commencer à bâtir l'avenir de l'industrie afin de la rendre plus compétitive sur la scène mondiale.

En conclusion, le projet de loi C-10 permettra à Air Canada d'être plus flexible quant à ses choix économiques et fera en sorte qu'elle reste déterminée à entreprendre des activités d'entretien d'aéronefs dans les trois provinces mentionnées. Cela permettra désormais au Canada de maintenir un secteur du transport aérien solide et compétitif, tout en favorisant la création d'emplois pour les travailleurs hautement qualifiés dans le secteur de l'aérospatiale. Je vous remercie.

[English]

The Deputy Chair: Thank you, minister, for your remarks. We will go to questions from the senators, and I will start with the critic of the bill, Senator Plett.

Senator Plett: Thank you, minister, for being here.

I have a comment or two before I ask a few questions. You referred to Air Canada being the only airline that is subject to the restrictions in the Air Canada Public Participation Act, and of course it is an Air Canada Public Participation Act. Maybe I misunderstood you, but I'm not sure why anyone else would be subject to that when the act is specifically their act.

In the house committee you made a comment that this legislation, above all, would create Manitoba and Quebec jobs, and yet four times the bill itself says the following:

. . . the Corporation may, while not eliminating those activities in any of those provinces, change the type or volume of any or all of those activities in each of those provinces, as well as the level of employment in any or all of those activities.

So I guess not eliminating all jobs could mean that one person could be left standing and then the bill itself would meet what you are saying.

Where does this legislation create Manitoba and Quebec jobs? Air Canada, supposedly, has reached a deal with Manitoba and Quebec, but where does this legislation itself create jobs?

Mr. Garneau: Thank you, senator.

To address your first point: yes, it is called the Air Canada Public Participation Act. It was created in 1989, and it only addressed Air Canada and imposed the following restrictions on the company when it was being privatized: first of all, restrictions on where maintenance should be carried out, which I've elaborated on; second, that its headquarters had to be in Montreal; and third, that it had to respect the Official Languages Act. Fourth, it could not have higher than 25 per cent foreign investment, but that is common to all airlines in Canada. The other three are not restrictions that have been placed on others, such as WestJet, Porter or Air Transat. They are free to do their maintenance in Canada or anywhere in the world that they choose. They have no requirements with respect to the Official Languages Act, and they can choose where they put their headquarters.

[Traduction]

Le vice-président : Merci, monsieur le ministre, de vos remarques. Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs, en commençant par le porte-parole du projet de loi, le sénateur Plett.

Le sénateur Plett : Merci d'être venu, monsieur le ministre.

J'ai un commentaire ou deux à formuler avant de poser quelques questions. Vous avez fait allusion au fait qu'Air Canada était le seul transporteur aérien sujet aux restrictions imposées par la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, et bien sûr, il s'agit d'une mesure législative qui vise Air Canada. Peut-être vous ai-je mal compris, mais je ne vois pas pourquoi un autre transporteur aérien serait assujéti à une mesure législative qui vise précisément Air Canada.

Dans le comité de la Chambre, vous avez fait valoir que, par-dessus tout, cette mesure législative créerait des emplois au Manitoba et au Québec, alors qu'à quatre occasions, le projet de loi même répète ce qui suit :

Sans éliminer l'exercice d'activités d'entretien d'aéronefs [...], la Société peut [...] modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités dans chacune de ces provinces ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités.

J'imagine que s'il ne reste qu'un seul poste, on pourrait dire que tous les emplois n'ont pas été éliminés, si bien que le projet de loi même serait conforme à ce que vous dites.

Où est-il écrit que ce projet de loi crée des emplois au Manitoba et au Québec? Air Canada a supposément conclu un accord avec ces deux provinces, mais où est-il écrit que le projet de loi même crée des emplois?

M. Garneau : Merci, sénateur.

Pour répondre à votre première question : oui, il s'agit bien de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Adoptée en 1989, elle ne vise qu'Air Canada à qui elle a imposé les restrictions suivantes au moment de sa privatisation : premièrement, que l'entretien soit effectué à des endroits précis, point sur lequel j'ai donné des détails; deuxièmement, que son administration centrale se trouve à Montréal; troisièmement, qu'elle respecte la Loi sur les langues officielles; et quatrièmement, qu'elle ne puisse pas avoir plus de 25 p. 100 d'investisseurs étrangers, à l'instar de tous les transporteurs aériens au Canada. Les trois autres ne sont pas des restrictions qui ont été imposées à des sociétés comme WestJet, Porter ou Air Transat. Elles sont libres de faire leur entretien au Canada ou ailleurs dans le monde. Elles n'ont pas d'exigences à respecter au titre de la Loi sur les langues officielles et elles peuvent choisir l'emplacement de leur administration centrale.

While Prime Minister Mulroney, the Prime Minister at the time, wanted to privatize Air Canada, he basically tied its hands with a number of requirements. That's really what I was getting at by saying that Air Canada has certain restrictions placed on it that do not apply to the other airlines.

With respect to the act itself not being specific about jobs in Manitoba, nor is it specific about jobs in Quebec. However, what did happen was that Air Canada and the Quebec government came to an agreement, and separately Air Canada and the previous Manitoba government came to an agreement, which is in fact the basis on which those provinces agreed to drop their litigation. And the federal government decided to proceed for two reasons. One is because of this intention to drop the litigation because of an arrangement with each of the provinces; the second is for the reasons I elaborated in my opening, which is that we felt that it was important to give Air Canada more of a level playing field.

With respect to Manitoba, a communiqué was published in March — and I would be happy to circulate it — that Air Canada would create 150 jobs in the province of Manitoba. I believe that is an intention that will be respected by Air Canada. I also believe that there's the possibility of more for Manitoba, because — and I will say right from the outset; I've said this to you before — Manitoba is an important aerospace centre in Canada. When I was the president of the Canadian Space Agency, I did business with Bristol Aerospace. They built a satellite for us. I am very familiar with the capability of Winnipeg as a nucleus of aerospace expertise, and we want to build that. We want to build the aerospace industry for this country because it's the fifth largest in the world.

I can assure you that the Government of Canada is committed to growing an area of strength for Canada, and that includes Winnipeg.

Senator Plett: Thank you, minister. Let me assure you I don't think anyone — certainly not me — doubts your sincerity in wanting to deal with that. We, of course, were told that a number of years ago as well, when we dealt with the CF-18. I don't think Manitoba has ever quite gotten over that. Certainly it wasn't your government, minister, but nevertheless.

What I was referring to was that the legislation doesn't create jobs. Air Canada is saying that maybe they will.

You have said that you want to make sure the aerospace industry in Manitoba grows, and so on. You referred to the previous government agreeing to drop their lawsuit as the Quebec government did. I have shared with you some commitments that I have been told were made to the previous government — and the previous premier was quite emphatic that these commitments were being made — by a minister from Manitoba, the

Bien que le premier ministre de l'époque, Brian Mulroney, ait voulu privatiser Air Canada, grosso modo, il lui a lié les mains avec un certain nombre d'exigences. C'est vraiment là où je voulais en venir lorsque je disais que certaines restrictions avaient été imposées à Air Canada, mais pas aux autres transporteurs aériens.

Vous avez aussi mentionné le fait que le projet de loi en tant que tel ne donne pas d'indications précises concernant des emplois au Manitoba ou au Québec. En fait, Air Canada a conclu un accord avec le gouvernement du Québec et en a fait autant avec le gouvernement manitobain précédent, accords sur lesquels les provinces se sont fondées pour accepter d'abandonner leurs poursuites. Pour sa part, le gouvernement fédéral a décidé de continuer pour deux raisons : parce que les provinces avaient l'intention d'abandonner leurs poursuites après avoir pris des arrangements avec lui, et pour les raisons que j'ai mentionnées dans mes remarques liminaires, c'est-à-dire que nous estimions qu'il était important de donner à Air Canada des conditions plus équitables.

En ce qui concerne le Manitoba, on a publié un communiqué en mars pour annoncer qu'Air Canada créerait 150 emplois dans cette province — je serais d'ailleurs ravi de vous le transmettre. Je crois qu'Air Canada honorera cette intention. Je crois aussi qu'il est possible qu'il y ait d'autres retombées positives pour le Manitoba, car — je vous l'ai déjà dit — cette province est un centre aérospatial important au Canada. Lorsque j'étais président de l'Agence spatiale canadienne, j'ai fait affaire avec Bristol Aerospace. Ils ont construit un satellite pour nous. Je connais très bien les capacités de Winnipeg comme centre d'expertise en aérospatiale, et nous voulons miser dessus. Nous voulons bâtir l'industrie aérospatiale canadienne, car c'est la cinquième au monde.

Je peux vous assurer que le gouvernement du Canada est résolu à bâtir un secteur robuste au Canada, et Winnipeg s'inscrit dans sa démarche.

Le sénateur Plett : Merci, monsieur le ministre. Je suis certain que personne ne doute de votre sincérité dans ce dossier — certainement pas moi. Bien entendu, on nous l'a aussi dit il y a un certain nombre d'années alors que nous faisons l'étude du dossier des CF-18. Je ne pense pas que le Manitoba ne s'en soit jamais remis. C'est clair qu'il ne s'agissait pas d'une décision de votre gouvernement, monsieur le ministre, mais tout de même.

Je disais que le projet de loi ne crée pas d'emplois, tandis qu'Air Canada affirme qu'elle le fera peut-être.

Vous avez dit que vous vouliez assurer la croissance de l'industrie aérospatiale au Manitoba, et cetera. Vous avez dit que le gouvernement précédent avait accepté de suivre l'exemple du gouvernement du Québec et d'abandonner ses poursuites. Je vous ai fait part de certains engagements qui, m'a-t-on dit, ont été pris par le gouvernement précédent — et l'ancien premier ministre provincial a beaucoup insisté pour dire que ces engagements

employment minister in Manitoba. Without saying it, you certainly gave me the impression you weren't necessarily aware of those commitments.

Have you, since last Tuesday, had an opportunity — or has somebody in your government had an opportunity — to ask Minister Mihychuk what commitments she in fact made? She said what commitments she made. Is the government ready to honour those commitments to Manitoba?

Mr. Garneau: Thank you, senator. As I understand it, there had been discussions, although I did not initiate these discussions, nor did Air Canada, with the previous government about building up an aerospace training capability in the province of Manitoba.

Just for background, this concerns the Red River College, which I know you are familiar with, Senator Plett. The federal government and the provincial government recently co-funded, 50 per cent each, a centre for aerospace training. That is already water under the bridge.

I'm very happy to tell you that the Government of Canada has now agreed with the Government of Manitoba to entirely finance phase three of the Centre for Aerospace Technology and Training at Red River College. This is a \$10 million program, and it will be funded \$2 million a year for the next five years.

I think this is a significant piece of good news for Manitoba, because it builds up an ability to train people who work in the aerospace field. I think this will be of great benefit to Winnipeg and to the province of Manitoba.

The federal government is continuing to work with the Government of Manitoba. As I said before, we want to build the capability because it's an important capability. It has critical mass, and we will continue our efforts to build the aerospace industry in the country, including in the Winnipeg area.

Senator Plett: Thank you. Chair, I do need to put a supplementary here, please.

First, I'm very familiar with Red River. That's where I went to school, and I'm certainly happy that whatever funding —

Mr. Garneau: It's just a coincidence.

Senator Plett: Yes, I'm sure. Nevertheless, on behalf of everybody at Red River, let me say thank you, minister. However, if I were to suggest that it was half of the money that Minister Mihychuk has promised, what would you say to that? I find it strange that Minister Mihychuk has not been called on the carpet somewhere to tell everybody what she promised the previous government. Have you done that?

avaient été pris — par un ministre du Manitoba, le ministre responsable de l'emploi. Sans le dire, vous m'avez certainement donné l'impression que vous n'étiez pas nécessairement au courant de ces engagements.

Depuis mardi dernier, avez-vous eu — ou un collègue à vous a-t-il eu — l'occasion de demander à la ministre Mihychuk quels engagements elle avait pris en réalité? Elle a parlé des engagements qu'elle a pris. Le gouvernement est-il prêt à honorer ces engagements à l'égard du Manitoba?

M. Garneau : Merci, sénateur. Je crois comprendre qu'il y a eu des discussions, même si je ne les ai pas lancées, ni Air Canada d'ailleurs, avec le gouvernement précédent concernant le renforcement des capacités de formation dans le secteur aérospatial au Manitoba.

Pour vous mettre en contexte, cela concerne le Collège Red River, que vous connaissez, sénateur Plett. Le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial ont récemment cofinancé, à parts égales, un centre de formation en aérospatiale. C'est déjà de l'histoire ancienne.

Je suis très heureux de vous dire que le gouvernement du Canada a maintenant accepté, de concert avec le gouvernement du Manitoba, de financer l'intégralité de la phase trois du Centre de formation et de technologie en aérospatiale du Collège Red River. Il s'agit d'un programme de 10 millions de dollars qui recevra 2 millions de dollars par année sur les cinq prochaines années.

Je pense qu'il s'agit d'une très bonne nouvelle pour le Manitoba, car elle renforce la capacité de former les gens qui travaillent dans le secteur de l'aérospatiale. Je crois que cela profitera grandement à Winnipeg et à la province du Manitoba.

Le gouvernement fédéral continue de collaborer avec le gouvernement du Manitoba. Comme je l'ai déjà mentionné, nous voulons renforcer ces capacités parce qu'elles sont importantes. Le Manitoba a une masse critique, et nous poursuivrons nos efforts pour bâtir l'industrie aérospatiale au pays, y compris dans la région de Winnipeg.

Le sénateur Plett : Merci. Monsieur le président, j'ai besoin de poser une question supplémentaire, si vous me le permettez.

Premièrement, je connais bien le Collège Red River. C'est là que j'ai fait mes études, et il est clair que je suis heureux que tout financement...

M. Garneau : C'est une simple coïncidence.

Le sénateur Plett : Oui, j'en suis certain. Néanmoins, au nom de tout le monde au Collège Red River, permettez-moi de vous remercier, monsieur le ministre. Cependant, si je laissais entendre que le financement est deux fois moins élevé que ce que la ministre Mihychuk a promis, que diriez-vous? Je trouve étrange que la ministre Mihychuk n'ait pas été appelée à dire devant tout le monde ce qu'elle a promis au gouvernement précédent. L'avez-vous fait?

Mr. Garneau: No, I have not. I was not familiar with what you mentioned to me and I have not verified that. However, I can bring you up to date on what the Government of Canada is committing, namely, that program, phase three of the Centre for Aerospace Technology and Training, and a continued discussion with the current Government of Manitoba.

This is, of course, on top of the 150 jobs that Air Canada has agreed to create in Manitoba beginning in 2017.

Senator Plett: Would you take it upon yourself to check with Minister Mihychuk and tell this committee what Minister Mihychuk promised?

Mr. Garneau: I believe that what is important in my testimony to you today is to tell you what the federal government is pledging to do. I believe I'm answering your question on that score.

Senator Eggleton: Thank you, minister, for being here.

My first question is, why are you replacing the cities of Montreal, Winnipeg and Mississauga with the three provinces they're in? You referred to maintenance activities in the bill, and then there's the naming of the provinces, and then the bill says "... the Corporation may, while not eliminating those activities in any of the provinces, change the type or volume of any or all of those activities in each of those provinces . . ." They could virtually wipe out 99 per cent and it would still qualify with that provision in there.

If you're trying to level the playing field with the other airlines, why are you mentioning the provinces at all?

Mr. Garneau: We felt, Senator Eggleton, that this was a reasonable approach to the situation. We wanted to maintain some responsibility whilst not specifying volume and type. We felt that this was a reasonable approach in the circumstances.

Now, for example, in the province of Quebec, maintenance for Air Canada is done in Trois-Rivières, while the original act talked about the Montreal Urban Community, which actually no longer exists. We felt that we should make it broader.

Similarly, the bill is broader in the sense that we have heard from other cities across this country, places like Vancouver, that they would also like to have an opportunity to bid on certain Air Canada contracts.

We felt that in the circumstances, this was a reasonable approach to take in the bill.

Senator Eggleton: If you're trying to level the playing field, when do we remove the strings attached to Air Canada — it's been almost three decades as a private corporation — so that it's on a level playing field with WestJet, Porter and all the rest?

M. Garneau : Non, je ne l'ai pas fait. Je n'étais pas au courant de ce que vous m'avez mentionné et je ne l'ai pas vérifié. Cependant, je peux vous donner une mise à jour sur les engagements du gouvernement du Canada, notamment la phase trois du programme de création du Centre de formation et de technologie en aérospatiale, et une discussion continue avec le gouvernement du Manitoba actuel.

C'est, bien sûr, en sus des 150 emplois qu'Air Canada a accepté de créer au Manitoba à compter de 2017.

Le sénateur Plett : Pourriez-vous vous engager à vérifier auprès de la ministre Mihychuk et de nous dire ce qu'elle a promis?

M. Garneau : Je crois que le plus important pour moi aujourd'hui est de vous dire ce que le gouvernement fédéral s'engage à faire. Je crois répondre à votre question sur ce point.

Le sénateur Eggleton : Merci, monsieur le ministre, d'être venu.

Ma première question est celle de savoir pourquoi vous remplacez les villes de Montréal, Winnipeg et Mississauga par les trois provinces dans lesquelles elles se trouvent. Le projet de loi fait allusion à des activités d'entretien, ensuite il mentionne les provinces avant d'énoncer que « sans éliminer l'exercice d'activités d'entretien d'aéronefs [...], la Société peut [...] modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités dans chacune de ces provinces ». À toutes fins utiles, Air Canada pourrait éliminer 99 p. 100 des postes sans contrevenir à cette disposition du projet de loi.

Si vous essayez de donner à Air Canada une chance égale à celle des autres transporteurs aériens, pourquoi mentionnez-vous même les provinces?

M. Garneau : Nous estimions, sénateur Eggleton, qu'il s'agissait d'une façon raisonnable d'aborder la situation. Nous voulions garder une partie de la responsabilité sans préciser le volume et le type. Nous estimions qu'il s'agissait d'une approche raisonnable dans les circonstances.

À titre d'exemple, au Québec, l'entretien des aéronefs d'Air Canada se fait maintenant à Trois-Rivières, alors que la loi originale parlait de la Communauté urbaine de Montréal, qui n'existe plus, en fait. Nous avons estimé qu'il fallait que la loi soit plus générale à cet égard.

De façon similaire, le projet de loi est plus général en ce sens que d'autres villes canadiennes comme Vancouver nous ont dit qu'elles aimeraient aussi pouvoir soumissionner des contrats d'Air Canada.

Dans les circonstances, nous estimions qu'il s'agissait d'une approche raisonnable à prendre dans le projet de loi.

Le sénateur Eggleton : Si vous essayez d'égaliser les chances, quand libérerons-nous Air Canada des contraintes que nous lui avons imposées — c'est une société privée depuis maintenant près de trois décennies — pour qu'elle puisse être sur un pied d'égalité avec WestJet, Porter et les autres?

Mr. Garneau: We feel we have a significant amount here with respect to the financial side of the ledger because maintenance is an important part of the costs of airlines. We feel that we have opened that up in the sense that Air Canada can, in fact, also have maintenance performed not only in other provinces but also outside the country. It is in a very difficult, competitive business. As I said, the margins for profit are very tight. We feel that we've struck the right balance with the approach that we've taken here, but it does give Air Canada more flexibility.

With respect to the obligation to have jobs in the three provinces, it doesn't make sense from a business perspective for Air Canada to have fewer than a certain number of jobs in a particular area. This is a big operation. The idea that it might have one or two jobs in one of the provinces doesn't stand up to scrutiny. It has to have a critical mass, because it has a large number of airplanes and it has a large need for maintenance.

Senator Eggleton: You're saying that from a common-sense standpoint?

Mr. Garneau: Yes, and from experience.

Senator Eggleton: Senator Plett will bring a lot of focus on Manitoba, and there's a lot of focus on Quebec as well. We have a letter here from the minister. Where is Ontario in all of this? Why is Ontario not mentioned? What do you foresee in terms of this part of the industry in Ontario?

Mr. Garneau: Ontario is already fairly significant as a centre for aerospace. It would have the second position at the moment. It also did not participate in the litigation when it occurred. Quebec first decided to challenge Air Canada, and Manitoba joined as an intervenor, but Ontario did not.

Senator Eggleton: I take it that has something to do with the fact that Pearson is the major airport of the country, and the amount of maintenance you need there.

Mr. Garneau: I can't speculate, but certainly there's a strong Air Canada presence in the province of Ontario.

Senator Eggleton: The centres of excellence, how do they get started? Who pays for them? This is where you see the jobs coming, the 1,000 in Quebec and 150 in Manitoba.

Mr. Garneau: It's basically a joint thing. Air Canada wants to build the capability in Quebec, which includes the maintenance of the C Series, but there also may be some research and development. There may be linkages with universities, those kinds of things. A similar model on a slightly smaller scale could occur in Manitoba. However, the Manitoba undertaking includes the creation or partial funding of a training college for aerospace employees. There's something that can be done from that point of view, including the 150 jobs in specific areas of maintenance.

M. Garneau : Nous estimons avoir un montant considérable au plan financier, car l'entretien constitue une partie importante des coûts des transporteurs aériens. Nous estimons avoir ouvert les possibilités en ce sens qu'Air Canada peut, en fait, faire faire de l'entretien non seulement dans les autres provinces, mais aussi à l'extérieur du pays. Il s'agit d'une entreprise très difficile et concurrentielle. Comme je l'ai mentionné, les marges de profit sont très serrées. Nous estimons que notre approche nous a permis de trouver le juste équilibre, mais elle donne une latitude accrue à Air Canada.

Pour ce qui concerne l'obligation d'offrir des emplois dans les trois provinces, au plan des affaires, il n'est pas judicieux qu'Air Canada ait moins qu'un certain nombre d'emplois dans un endroit en particulier. Il s'agit d'une grande entreprise. L'idée qu'elle pourrait n'offrir qu'un ou deux emplois dans une des provinces n'a aucun sens. Elle doit avoir une masse critique en raison de son nombre élevé d'aéronefs et de son besoin élevé d'entretien.

Le sénateur Eggleton : Vous y allez avec votre gros bon sens?

M. Garneau : Oui et je parle aussi par expérience.

Le sénateur Eggleton : Le sénateur Plett parlera beaucoup du Manitoba, et il est aussi beaucoup question du Québec. Nous avons ici une lettre du ministre. Où est l'Ontario dans tout cela? Pourquoi n'est-il pas mentionné? Que prévoyez-vous pour cette partie de l'industrie en Ontario?

M. Garneau : L'Ontario est déjà assez important comme centre aérospatial. Il occuperait actuellement le deuxième rang. Il n'a pas participé aux poursuites quand elles ont été intentées. Québec a été la première province à intenter une action en justice contre Air Canada et elle a ensuite été rejointe par le Manitoba, mais pas par l'Ontario.

Le sénateur Eggleton : J'en déduis que cela a quelque chose à voir avec le fait que Pearson est le plus grand aéroport au pays; il s'y trouve donc beaucoup d'aéronefs à entretenir.

M. Garneau : Je ne peux pas faire d'hypothèses, mais il est clair qu'Air Canada est bien présente en Ontario.

Le sénateur Eggleton : Comment les centres d'excellence sont-ils mis en place? Qui les finance? C'est dans ce contexte que vous voyez la création d'emplois, les 1 000 postes au Québec et les 150 au Manitoba.

M. Garneau : C'est, en gros, une entreprise conjointe. Air Canada veut renforcer les capacités au Québec, ce qui comprend l'entretien des aéronefs de la C Series, mais il pourrait aussi y avoir de la recherche et du développement ainsi que des liens avec les universités, ces types de choses. On pourrait retrouver un modèle semblable à une échelle légèrement plus petite au Manitoba. Cependant, le projet manitobain suppose la création ou le financement partiel d'un collège de formation pour les employés dans le secteur de l'aérospatiale. Il y a quelque chose à faire de ce point de vue, y compris créer 150 emplois dans des secteurs précis de l'entretien.

Senator Eggleton: Does the federal government take a lead role on that, as well as helping to finance it?

Mr. Garneau: No. The federal government is not directly involved with that part. In a more general way, we have a number of federal programs, as you know, that are managed by my colleague, Minister Bains, in Innovation, Science and Economic Development. Those are focused on the aerospace industry.

Senator Black: Minister, thank you very much for being here, and thank you for your very thorough and deliberate presentation. I appreciate that.

You may or may not know that the Banking, Trade and Commerce Committee of the Senate released a very comprehensive report last week called *Tear Down These Walls*. It related to our very strong view in the committee that barriers to trade within Canada must be eliminated on an urgent basis.

Given that I sit on that committee, and given that I have a very strong view around the obstacles, you won't be surprised to know that I come at this from the point of view of wondering why there are any restrictions whatsoever in the Air Canada legislation currently. The obstacles can be as much as perhaps \$30 billion to \$50 billion, as estimated by Minister Bains, in costs to the Canadian economy.

I understand the politics between Quebec and Manitoba. As a senator from Alberta, of course we have a large, important transportation sector there. I think of WestJet and of Air Canada Jazz. If we're going to get into the bad habit of enumerating provinces in Canadian legislation, why would Alberta not be included in this? That is question one.

Question two: Why don't you take this opportunity to eliminate all restrictions on Air Canada so that they can compete globally, which I believe is appropriate?

Mr. Garneau: Thank you very much, Senator Black. I certainly didn't mean to exclude Alberta. As I say, Air Canada can choose to do maintenance in Alberta. The airline industry has a significant presence in Alberta. I've been to WestJet's company headquarters, and it's certainly a company that has done very well. It has never had a negative quarter in its entire history, and they're proud of that. I think that is a significant accomplishment.

In terms of barriers between provinces, I'm certainly very strongly in favour of that. From a transport portfolio, I see some of the challenges which exist in getting a truck from Halifax to Vancouver because of different rules and different requirements across the country. Although they're not trade related, they are trade related for me, because they affect how much can be carried by those trucks which ultimately are going to ports for trade with

Le sénateur Eggleton : Le gouvernement fédéral joue-t-il un rôle de premier plan dans cette initiative, en plus de participer à son financement?

M. Garneau : Non. Le gouvernement fédéral ne participe pas directement à ce volet. De façon plus générale, nous avons un certain nombre de programmes fédéraux, comme vous le savez, qui sont gérés par mon collègue, Navdeep Bains, ministre de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique et qui sont axés sur l'industrie aérospatiale.

Le sénateur Black : Monsieur le ministre, merci beaucoup d'être venu, et merci de votre présentation très rigoureuse et réfléchie. Je vous en sais gré.

Vous savez peut-être que le Comité sénatorial des banques et du commerce a publié, la semaine dernière, un rapport très exhaustif intitulé *Des murs à démolir*, dans lequel nous faisons valoir que nous estimons fortement qu'il est urgent d'éliminer les barrières au commerce intérieur au Canada.

Étant donné que je siège à ce comité et que j'ai une opinion bien arrêtée au sujet des obstacles, vous ne serez pas surpris d'apprendre que je me demande pourquoi la loi sur Air Canada impose actuellement des restrictions. Selon le ministre Bains, les obstacles peuvent coûter entre 30 et 50 milliards de dollars à l'économie canadienne.

Je comprends les politiques entre le Québec et le Manitoba. La province que je représente au Sénat, l'Alberta, compte un secteur des transports très important; je pense à WestJet et à Air Canada Jazz. Si nous prenons la mauvaise habitude d'énumérer les provinces dans les mesures législatives canadiennes, pourquoi ne pas y ajouter l'Alberta? C'est ma première question.

Ma seconde question est la suivante : pourquoi ne profitez-vous pas de l'occasion pour éliminer toutes les restrictions imposées à Air Canada afin qu'elle puisse être concurrentielle dans le monde entier? À mon avis, c'est ce qu'il convient de faire.

M. Garneau : Merci beaucoup, sénateur Black. Ce n'était pas du tout mon intention d'exclure l'Alberta. Comme je le disais, Air Canada peut choisir de faire faire l'entretien de ses aéronefs dans cette province. L'industrie du transport aérien est bien présente en Alberta. Je me suis rendu à l'administration centrale de la société WestJet qui, de toute évidence, se porte très bien. Elle n'a jamais eu de trimestre négatif au cours de son existence et elle en est fière. Je pense que c'est une réalisation de taille.

Il est clair que je suis très en faveur de l'abolition des barrières entre les provinces. Du point de vue des transports, je vois la difficulté de voyager en camion d'Halifax à Vancouver en raison des différentes règles et exigences à la grandeur du pays. Bien qu'elles ne soient pas liées au commerce, à mon sens, elles le sont, car elles influent sur la quantité de marchandises pouvant être transportée par ces camions, ce qui, au bout du compte,

our country. I certainly support what you're saying there. Let's pull down those barriers wherever we can. That is part of my commitment with the transport ministers of the provinces.

Senator Black: In terms of the question that relates to why did you, in this amendment —

Mr. Garneau: Not get rid of everything?

Senator Black: Why didn't you just throw out the baby with the bathwater?

Mr. Garneau: We felt this was a fairly significant step which primarily addressed the financial bottom line for Air Canada.

[Translation]

Senator Pratte: Mr. Garneau, a few days are left before the summer break. The House of Commons has already adjourned. However, there's a timing issue. The government said it wanted the bill passed before the summer recess. What happens if it isn't passed?

Mr. Garneau: Senator Pratte, I must admit that I personally want the Senate to pass this bill. You're in charge here, of course. However, I believe it would be in Canada's interest to move as quickly as possible, not only for Air Canada's sake, but also for sake of the Quebec and Manitoba governments. That factor is important.

There are also time frames related to the bill, in the sense that Quebec and Manitoba have put the matter on hold — Sorry. Air Canada decided to wait and extend the period before making a decision on the litigation. We have introduced our bill, and I think it should be passed as soon as possible for the sake of national interest.

Senator Pratte: When I speak with various people regarding the centres of excellence and the resulting jobs or promised jobs, they often bring up the issue of whether they trust Air Canada to create the jobs. Some want agreements to be made with the governments to make sure the jobs will be created. What can you tell people who seem to doubt that 150 jobs can be created in Winnipeg, and eventually up to 1,000 jobs can be created in Quebec?

Mr. Garneau: First, I want to clarify that no agreements exist between the federal government and Air Canada or the Quebec or Manitoba governments. The agreements are between Air Canada and the Quebec and Manitoba governments.

influe sur le commerce au pays. Je suis bien d'accord avec vous. Éliminons ces barrières quand nous pouvons le faire. Cela fait partie de l'engagement que j'ai pris avec les ministres des Transports des provinces.

Le sénateur Black : Quant à la question de savoir pourquoi, dans cet amendement...

M. Garneau : Je ne me suis pas débarrassé de tout?

Le sénateur Black : Pourquoi n'avez-vous pas simplement péché par excès de zèle?

M. Garneau : Nous avons estimé qu'il s'agissait d'une étape relativement importante qui tient compte des résultats financiers d'Air Canada.

[Français]

Le sénateur Pratte : Monsieur le ministre, il reste quelques jours avant l'ajournement de l'été — la Chambre des communes a déjà pris congé. Cependant, il y a une question de date. Le gouvernement a indiqué qu'il souhaitait que le projet de loi soit adopté avant l'ajournement de l'été. Qu'arriverait-il si ce n'était pas le cas?

M. Garneau : Je vais vous confier, sénateur Pratte, que je souhaite personnellement que ce projet de loi soit adopté par le Sénat. Vous êtes maîtres de votre Chambre, bien sûr, mais je crois qu'il est dans l'intérêt national de procéder le plus rapidement possible, non seulement pour Air Canada, mais aussi pour le gouvernement du Québec et celui du Manitoba. Cet aspect est important.

Il y a également des échéanciers associés au projet de loi dans le sens que le Québec et le Manitoba ont déferé sur la question d'aller à la course...Pardon. Air Canada a décidé d'attendre et de faire une prolongation avant de prendre une décision sur la question du litige. Nous avons présenté notre projet de loi, et je crois qu'il serait dans l'intérêt national de le faire adopter le plus tôt possible.

Le sénateur Pratte : Un élément qui revient souvent dans les échanges que j'ai eus avec différentes personnes au sujet des centres d'excellence et des emplois créés ou promis par les centres d'excellence, c'est la question de la confiance envers Air Canada quant à la création de ces emplois. Certaines personnes aimeraient que des ententes soient conclues avec les gouvernements afin d'obtenir la certitude que ces emplois seront créés. Que pouvez-vous répondre à ces gens qui semblent douter du fait que 150 emplois puissent être créés à Winnipeg, et éventuellement jusqu'à 1 000 emplois au Québec?

M. Garneau : D'abord, je voudrais préciser qu'il n'y a pas d'ententes entre le gouvernement fédéral et Air Canada ou le gouvernement du Québec ou celui du Manitoba. Les ententes sont conclues entre Air Canada et les gouvernements du Québec et du Manitoba.

I am convinced the agreements will be honoured. Quebec and Manitoba — at least the former government — based their decision to drop the litigation on the agreements. I think they showed good faith, and I'm sure they'll honour their commitments.

[English]

Senator Mercer: Minister, welcome again to our committee. We're always happy to see you.

You talked earlier about broadening the aerospace industry in Canada, but you didn't bother to broaden that in this bill, you restricted it to Manitoba, Ontario and Quebec. We heard the other day from someone who was talking about the aerospace industry in Prince Edward Island. And as a former resident of Nova Scotia, I know you know that there's a very viable and energetic aerospace industry in Nova Scotia, with companies like IMP and Pratt & Whitney operating in our aerospace park and many others supporting military jobs in the province and, indeed, Jazz has located its maintenance centre in Halifax.

Why wouldn't you take the opportunity of expanding this? I understand the politics of Manitoba and Quebec back when this was done, but that was then and this is now. To quote the Prime Minister, this is 2016, and it seems to me that it's an opportunity. You talked about breaking down provincial borders. Some of my colleagues talked about provincial borders as well. This is an opportunity to expand this.

My major concern is if you're only going to measure things by what's going on in Quebec, Manitoba and Ontario, then there are all kinds of other jobs that could leak away, not just from the provinces involved but from the country, to other areas, to send the aircraft to places where labour is much cheaper to have maintenance done, and then we lose all the benefit.

I don't understand; if we're in favour of breaking down provincial barriers and if we're in favour of broadening the sector, this is the only opportunity we're going to have for years to open this sector for discussion like we're having tonight. Why wouldn't we do it now?

Mr. Garneau: Thank you, Senator Mercer, for your question. I would argue that we have broadened it. I say this because in the original act from 1989 Air Canada had to do all of its maintenance, and I say all of its maintenance, it was required to do it, in three cities. Today, with the modifications that we are proposing through Bill C-10, Air Canada, yes, has obligations in three specific provinces, and part of this is historical in nature, but it is also very clear that it is not constrained to those three provinces. It can do maintenance. I know IMP and I know Pratt & Whitney. I've been to both in Nova Scotia. I was industry critic previously, and I've always had a special interest in the aerospace sector to begin with. However, I would say that Air Canada is now in a position where if it feels that the best company

Je suis persuadé que ces ententes seront respectées. Le Québec et le Manitoba — du moins, l'ancien gouvernement — se sont fondés sur ces ententes pour parvenir à la décision de laisser tomber la question du litige. Je crois qu'ils ont fait preuve de bonne foi, et je suis convaincu qu'ils respecteront leurs engagements.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Monsieur le ministre, bienvenue encore une fois à notre comité. Nous sommes toujours ravis de vous voir.

Vous avez parlé plus tôt d'élargir l'industrie aérospatiale au Canada, mais vous ne vous êtes pas donné la peine de le faire dans ce projet de loi puisque vous l'avez limitée au Manitoba, à l'Ontario et au Québec. L'autre jour, nous avons entendu le témoignage d'une personne qui parlait de l'industrie aérospatiale à l'Île-du-Prince-Édouard. Comme vous avez déjà vécu en Nouvelle-Écosse, vous savez que cette province compte une industrie aérospatiale très viable et énergique, avec des entreprises comme IMP et Pratt & Whitney qui ont des opérations dans notre parc aérospatial et bien d'autres qui appuient les postes militaires dans la province, sans oublier Air Canada Jazz, qui a installé son centre d'entretien à Halifax.

Pourquoi ne pas en profiter pour inclure d'autres provinces? Je comprends la politique du Manitoba et du Québec à l'époque, mais c'était le passé. Pour citer le premier ministre, nous sommes maintenant en 2016, et cela m'apparaît comme une occasion à saisir. Vous avez parlé des barrières entre les provinces, comme l'ont fait certains de mes collègues également. Voilà justement l'occasion d'en supprimer quelques-unes.

Ma principale préoccupation, c'est que si nous prenons comme seul point de référence ce qui se passe au Québec, au Manitoba et en Ontario, il y a beaucoup d'autres emplois qui pourraient disparaître, pas seulement des trois provinces, mais de tout le pays, au profit d'autres pays où l'entretien des aéronefs coûterait beaucoup moins cher et nous perdriions ainsi tous les avantages.

Je ne comprends pas; nous disons que nous voulons faire tomber les barrières entre les provinces et que nous voulons élargir la portée du secteur, et nous n'aurons pas d'autre occasion d'en discuter comme nous le faisons ce soir avant de nombreuses années. Alors pourquoi ne pas le faire maintenant?

M. Garneau : Je vous remercie de votre question, sénateur Mercer. Je répondrais que nous avons élargi la portée du secteur. La loi initiale de 1989 obligeait Air Canada à exécuter la totalité de ses activités d'entretien, et je dis bien la totalité, dans trois villes. Aujourd'hui, avec les modifications que nous proposons dans le projet de loi C-10, Air Canada a effectivement des obligations envers trois provinces — en partie pour des motifs historiques —, mais il est clair que ces obligations ne la limitent pas exclusivement à ces trois provinces. Je connais IMP et je connais Pratt & Whitney. Je suis allé les voir en Nouvelle-Écosse. J'étais auparavant porte-parole en matière d'industrie et, par ailleurs, je me suis toujours intéressé au secteur aérospatial. Mais maintenant, si l'entreprise à qui elle aimerait confier certains

to do a particular area of maintenance is in the Atlantic portion of Canada, it does have freedom to do that. In that sense, I believe that the bill is broader than the original act.

Senator Mercer: We're going to measure three provinces, including Ontario, Quebec and Manitoba, in terms of the legislation to do that, but what about maintenance moving offshore — offshore meaning Mexico, Chile and even Israel as places for aircraft maintenance. How do we measure that? How do we protect ourselves against exporting those very good-paying, high-tech jobs out of the country?

Mr. Garneau: The act, as we propose it, does not prevent Air Canada from doing some of those jobs offshore; that's correct. Nor does it say anything about where WestJet decides to do its offshore maintenance, if it chooses to do so, or Porter or any other airline. There are pressures on a company like Air Canada, with, as I say, about 30,000 employees, to remain viable and to continue to grow. It is one of the large airlines of the world. It has a good future ahead of it if it plays its cards properly. But an important factor in terms of how it plays its cards is that it has to compete against all those other airlines, not just the Canadian ones but the international ones. We felt, as a new government, that if we imposed too many restrictions on where it does all of its maintenance, we would be tying its hands behind its back.

Now, there is a lot of expertise in this country in the aerospace sector. We want to continue to build it. I think funding Red River College in Manitoba is going to provide a new pool of very skilled people working in the aerospace sector, and that will continue to build our capability because we want to be strong in this field and we want to continue to grow it compared to other countries. It's an extremely competitive field, so we felt that we needed to allow Air Canada more flexibility, senator.

Senator Mercer: You used the words "new government" a moment ago. "New government" would conjure up ideas of new ideas, new thoughts and new action. What we've got here is old action with the same three provinces being listed. I don't see a lot of imagination here, and I'm very concerned about maintenance being moved offshore. I'm concerned about it for the other airlines as well, for WestJet, et cetera, because this is a big business. I wouldn't be upset if a bill came before us that said airlines of a certain size in the country would be restricted from taking the benefits they receive from the system that the people of Canada put in place, that one of their commitments back to Canadians is to have the maintenance of those airlines take place in Canada. As I say, I'm not restricting my comments to Air Canada. I think it's probably worthwhile.

I have one final question on the issue of language and the restriction that was put on Air Canada back in 1989 to provide services in both official languages. This restriction has not been placed on the other players. Isn't it time that we put that restriction on all players of a certain size? Shouldn't Canadians

aspects de l'entretien est située au Canada atlantique, elle est libre de le faire. En ce sens, le projet de loi constitue une ouverture par rapport à la loi initiale.

Le sénateur Mercer : On va mesurer trois provinces, l'Ontario, le Québec et le Manitoba, du point de vue de la législation, mais qu'arrivera-t-il si des activités d'entretien sont dorénavant effectuées à l'étranger — au Mexique, au Chili ou même en Israël? Comment nous protéger contre l'exportation de ces emplois très payants dans le secteur de la technologie de pointe?

M. Garneau : Il est vrai que les modifications proposées à loi n'empêcheront pas Air Canada d'exporter une partie des emplois à l'étranger, pas plus qu'elles n'empêchent WestJet, Porter ou toute autre compagnie aérienne de le faire. Air Canada, qui, comme je l'ai dit, emploie quelque 30 000 personnes, se doit de rester viable et de continuer à croître. C'est l'une des grandes compagnies aériennes dans le monde. Elle aura un brillant avenir si elle joue ses cartes comme il faut. Mais pour ce faire, elle doit être capable de soutenir la concurrence des autres compagnies aériennes et pas seulement les canadiennes, mais celles du monde entier. Notre nouveau gouvernement estime qu'imposer à Air Canada des conditions trop strictes quant au lieu où elle exerce ses activités d'entretien reviendrait à lui ligoter les mains.

Notre secteur de l'aérospatial est riche d'une grande expertise. Nous voulons continuer à bâtir ce secteur. Je crois qu'en subventionnant le Red River College au Manitoba, nous constituerons un nouveau bassin de travailleurs hautement qualifiés dans le secteur de l'aérospatial, ce qui améliorera notre capacité, car nous voulons être solides dans ce domaine et voulons qu'il continue de croître par rapport aux autres pays. Comme c'est un domaine où la concurrence est féroce, monsieur le sénateur, nous avons estimé qu'il fallait accorder à Air Canada une plus grande latitude.

Le sénateur Mercer : Vous venez d'employer l'expression « nouveau gouvernement ». Quand on entend « nouveau gouvernement », ce sont de nouvelles idées, de nouvelles actions qui sont évoquées. Pourtant, vous prônez des idées désuètes en ne conservant encore que les trois mêmes provinces. Ce n'est pas très imaginatif, et j'éprouve de sérieuses réserves quant à la possibilité que l'entretien soit effectué à l'étranger. J'ai les mêmes inquiétudes en ce qui concerne WestJet et les autres, car c'est un gros marché. Je ne serais pas mécontent si l'on déposait un projet de loi empêchant les compagnies aériennes canadiennes d'une certaine taille de conserver tous les avantages d'un système mis en place par la population du Canada, et les obligeant à faire bénéficier les Canadiens de ces avantages en faisant effectuer toutes les activités d'entretien de leurs aéronefs ici au Canada. Et je le répète, ce que je dis ne vaut pas uniquement pour Air Canada. Je pense qu'une telle mesure serait louable.

Ma dernière question concerne l'obligation imposée à Air Canada en 1989 d'offrir ses services dans les deux langues officielles. Cette obligation n'a pas été imposée à ses concurrents. N'est-il pas temps de l'imposer à toutes les compagnies aériennes d'une certaine taille? Ne pensez-vous pas que les Canadiens qui

who speak either language who get on a WestJet or a Porter flight or any other airline that may grow to that size be able to expect to be served in the language of their choice?

Mr. Garneau: It's an interesting question. It goes a little bit beyond what we're talking about today, except in the sense that Air Canada is the only airline that is required to offer services in both official languages because that was put in as a carry-over from when it was a Crown corporation and became a private entity.

Certainly since Commissioner Fraser handed out his report card, I guess about a week ago, I've heard people raise those issues. I've heard a variety of opinions being expressed. I will only say at this point that, by law, Air Canada is required to conform itself with it. The discussion about whether there should be a uniform standard for all of the airlines is an interesting question that has been raised, but it is not one that we have had the chance to look at and that we are thinking about at this particular time, although things could evolve.

Senator Unger: Thank you, minister, for your information. I'm also from Alberta. I've learned a lot about the workings of Air Canada, some of which I remember and never knew the reasons.

But my question to you concerns the following: In the testimony to the House of Commons Transport Committee in May of this year, the Association of Former Workers of the Air Canada Overhaul Centres made the allegation that in the past four years, 355 of Air Canada's aircraft have been illegally repaired in foreign countries, including the United States, Israel, Singapore, Japan and others. They also said that during the Aveos years, Air Canada proved that it was willing to outsource this work to other countries.

I have two or three questions about this. Can you tell me, while I think it's agreed that they have been outsourcing already, that's been a past practice?

Mr. Garneau: There's no question that Air Canada has had some of the maintenance on some of its aircraft parts done in other countries, yes. I don't know the specific figures.

I think you're referring to something from the machinists' union.

Senator Unger: Yes.

Mr. Garneau: Yes. I would have to check about specific figures and what components we're talking about here, but I do acknowledge that Air Canada has done some of its maintenance offshore, yes.

Senator Unger: Since the information is accurate, does that not mean that Air Canada was in violation of the ACPPA? If they were in violation, why are they getting a free pass? Shouldn't there be some penalty?

Mr. Garneau: I don't know, historically, before Aveos declared bankruptcy, what the situation was with respect to offshore sourcing. I know that when Aveos closed its doors, there was an

volent avec WestJet ou Porter ou avec toute autre compagnie aérienne canadienne de taille semblable devraient pouvoir être servis dans la langue officielle de leur choix?

M. Garneau : C'est une question intéressante. Elle déborde un peu le cadre de nos discussions aujourd'hui, mais sans y être étrangère dans le sens où Air Canada est la seule compagnie aérienne qui soit tenue d'offrir ses services dans les deux langues officielles et que cette obligation est un vestige de l'époque où elle a été privatisée.

Certes, depuis que le commissaire Fraser a présenté son rapport il y a environ une semaine, le sujet a été soulevé et diverses opinions ont circulé. Je me contenterai de dire qu'à l'heure actuelle, Air Canada est tenue de respecter cette obligation puisqu'elle lui est imposée par la loi. La question de savoir s'il faut en faire une norme uniforme applicable à toutes les compagnies aériennes a été soulevée, mais nous n'avons pas encore eu la chance de l'étudier. Nous n'y songeons pas en ce moment, mais les choses peuvent évoluer.

La sénatrice Unger : Je vous remercie de ces renseignements, monsieur le ministre. Je suis aussi de l'Alberta. J'ai appris beaucoup de choses sur le fonctionnement d'Air Canada et les raisons qui justifient certaines d'entre elles m'échappent toujours.

Mais ma question porte sur ceci : en mai dernier, lors de son témoignage devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, l'Association des anciens travailleurs des centres de révision d'Air Canada a affirmé qu'au cours des quatre dernières années, 355 avions d'Air Canada avaient été réparés illégalement dans des pays étrangers, notamment aux États-Unis, en Israël, à Singapour et au Japon. L'association a aussi indiqué qu'à l'époque d'Aveos, Air Canada avait prouvé qu'elle était disposée à confier le travail à l'étranger.

J'ai deux ou trois questions à ce sujet. La sous-traitance étrangère est, je pense, un fait admis, mais pourriez-vous me dire si elle a déjà été pratique courante?

M. Garneau : Oui, il ne fait aucun doute qu'Air Canada a fait exécuter une partie de l'entretien de certaines pièces d'aéronefs dans d'autres pays. Je ne connais pas les chiffres exacts.

Je pense que ce que vous dites provient du syndicat des machinistes.

La sénatrice Unger : Oui.

M. Garneau : Oui. Il faudrait que je vérifie les chiffres exacts et de quelles composantes il s'agit au juste, mais je reconnais qu'Air Canada sous-traite certaines de ses activités d'entretien à l'étranger, effectivement.

La sénatrice Unger : Puisque ces renseignements sont exacts, cela ne signifie-t-il pas qu'Air Canada a enfreint la LPPCAC? Si elle a enfreint la loi, pourquoi n'y a-t-il aucune conséquence? Ne devrait-il pas y avoir une amende?

M. Garneau : J'ignore ce qu'il en était de la sous-traitance étrangère autrefois, avant qu'Aveos ne déclare faillite. Quand elle a fermé ses portes, 2 600 employés ont été touchés. Je pense

impact to 2,600 employees. I think about 1,800 of them worked in Quebec, about 400 in Manitoba and the rest in Ontario. That is probably the reason that Quebec and Manitoba decided to go to court with Air Canada.

But they have recently indicated that they are prepared to let that go in return for agreements that will create jobs for Quebecers and Manitobans in the aerospace sector. I am presuming, because I'm not party to those agreements, that Quebec and Manitoba are satisfied that there is a resolution to what was a long period of litigation.

Senator Unger: I just have one more question. I agree that Air Canada is now a private corporation, so I don't know why, as other senators have stated, they are still bound by some components of an original agreement.

Also, with regard to kicking down the boundaries between provinces, surely it would help Air Canada's bottom line if the work could go back and forth between provinces.

Mr. Garneau: Yes, senator, it can go between provinces, because the way it's written now, it can be done in any one of the 10 provinces. But there is a requirement that in three of the provinces, Air Canada maintenance must be done. As I say, the undertakings that have been reported here today concerning centres of excellence and the creation of jobs — those for Manitoba and Quebec are agreements that, I believe, are in place now, but it does not prevent Air Canada from having the maintenance on some parts or equipment done in Alberta, British Columbia or Nova Scotia.

The Deputy Chair: I ask that senators try remain at one question each.

Senator Plett: Minister, you were quite emphatic that the previous government had agreed to a deal or had agreed to cooperation; I'm not sure what the wording was. But it was with the previous government, and it was done because they had certain commitments.

This new government is saying exactly the same thing: They want to do this deal and support this deal as long as those commitments are honoured. We're going to have the minister, deputy premier and Minister Cullen here on the next panel, and these questions will be posed to them.

Clearly, commitments were made. Nobody is denying those. The deal offered to Manitoba does not honour those commitments. So I ask you again, minister, to please ask Minister Mihychuk and send us a written response as to what promise Minister Mihychuk made to Manitoba, because that is all they're asking for. They're not asking for \$10 million, \$20 million, \$30 million or \$40 million; they're asking for the commitment to be honoured.

qu'environ 1 800 d'entre eux travaillaient au Québec, environ 400 au Manitoba et les autres en Ontario. C'est probablement la raison pour laquelle le Québec et le Manitoba ont décidé d'intenter une poursuite contre Air Canada.

Cependant, les provinces ont fait savoir récemment qu'elles étaient disposées à abandonner la poursuite moyennant la conclusion d'ententes qui créeront des emplois chez elles dans le secteur de l'aérospatiale. Je suppose, car je ne suis pas partie à ces ententes, que pour le Québec et le Manitoba, c'est la résolution d'un long litige.

La sénatrice Unger : J'ai une dernière question. Je conviens qu'Air Canada est maintenant une société privée et j'ignore donc, comme certains de mes collègues, pourquoi elle est encore assujettie à certaines obligations de l'accord initial.

Par ailleurs, pour ce qui est d'abattre les barrières entre les provinces, Air Canada améliorerait assurément son bilan financier si le travail pouvait passer d'une province à une autre.

M. Garneau : Oui, madame la sénatrice, le travail peut passer d'une province à une autre, car la loi actuelle permet qu'il soit fait dans n'importe quelle des dix provinces. Cependant, Air Canada doit obligatoirement exécuter des activités d'entretien dans trois d'entre elles. Comme je l'ai dit, les initiatives mentionnées aujourd'hui concernant les centres d'excellence et la création d'emplois — les accords ont déjà été conclus, je crois, avec le Manitoba et le Québec, mais ils n'empêchent pas Air Canada de faire effectuer l'entretien de certaines pièces ou de certains équipements en Alberta, en Colombie-Britannique ou en Nouvelle-Écosse.

Le vice-président : Je demanderais aux sénateurs de s'en tenir à une seule question.

Le sénateur Plett : Monsieur le ministre, vous avez déclaré clairement que le gouvernement précédent avait accepté une entente ou accepté de collaborer; je ne me souviens pas des termes que vous avez employés. Mais cela avait été fait avec le gouvernement précédent, parce qu'il y avait eu certains engagements.

Le nouveau gouvernement dit exactement la même chose : il veut conclure ou appuyer une entente, à condition que certains engagements soient respectés. Nous recevrons dans le prochain groupe de témoins la ministre et vice-première ministre et le ministre Cullen, et ces questions leur seront posées.

De toute évidence, des engagements ont été pris, que personne ne nie. L'offre faite au Manitoba ne respecte pas ces engagements. Alors je réitère ma demande, monsieur le ministre. Pourriez-vous demander à la ministre Mihychuk — et nous transmettre sa réponse par écrit — quelle promesse elle a faite au Manitoba? C'est tout ce qu'ils demandent. Ils ne réclament pas 10, 20, 30 ou 40 millions de dollars; ils réclament le respect des engagements.

Chair, I ask that we either get a written response from Minister Mihychuk, or maybe we need to have another committee meeting and get her in here to find out what she promised to Manitoba.

Senator Black: Minister, I'd like your opinion on two matters, if you would, please. I'm sure you'll agree with everyone in this room that Canada is a trading nation.

Mr. Garneau: Yes.

Senator Black: I'm wondering if you have any view as to what signal would be sent to Canadian business and, more broadly, to international business and investors in Canada if we were not to pass this legislation.

Mr. Garneau: Are you talking about within a certain time frame or not at all?

Senator Black: As Senator Pratte has indicated, we have two days of school left, so my own view is that we need to get it done. We're a trading nation, and we need to get it done. I want to hear your view. You are the minister.

Mr. Garneau: I would say what I have said on many occasions in the House of Commons: There two reasons why we wanted to proceed with this bill. We wanted to put an end to continued litigation, and therefore we sought clarity with a new position. But second — and I think I emphasized this in my opening remarks — we do believe in allowing our businesses in this country, as much as possible, to operate on a level playing field in a competitive environment, and this is an extremely competitive environment.

So I think that we're sending a very clear signal that we believe in free enterprise and in providing the same rules for all competitors within the same field, so that they can compete, with none of them being disadvantaged. I think that's an important signal to send to the business community in this country.

Senator Black: Would you believe that as we continue to develop this important part of the Canadian economy, other airlines would then start to access the capacities we have in Canada for airline repair?

Mr. Garneau: It's certainly a possibility. If one looks at the capability that we have in this country in certain areas where we're the best, there are foreign countries that — I'll give you an example. There's a company at Mirabel called L-3 MAS. L-3 MAS does the maintenance on the CF-18s. I'm not trying to open up a new subject here, but because we insisted on building up the capability of a Canadian company in doing the maintenance of the CF-18s 30 or more years ago, that company also does the maintenance of the Australian F-18s. So, yes, in some cases, that is one example that comes to mind, but I'm sure

Monsieur le président, je demande que la ministre Mihychuk nous réponde par écrit ou que nous tenions une autre réunion pour qu'elle vienne nous dire ce qu'elle a promis au Manitoba.

Le sénateur Black : Monsieur le ministre, j'aimerais connaître votre opinion sur deux choses, s'il vous plaît. Je suis sûr que vous conviendrez avec tout le monde dans cette salle que le Canada est une nation commerçante.

M. Garneau : Oui.

Le sénateur Black : Je me demande si vous avez songé au message qui serait envoyé aux entreprises canadiennes ainsi qu'aux entreprises et aux investisseurs étrangers au Canada si nous n'adoptons pas le projet de loi.

M. Garneau : Si nous ne l'adoptons pas rapidement ou si nous ne l'adoptons pas du tout?

Le sénateur Black : Comme l'a dit le sénateur Pratte, il nous reste deux jours d'école, alors je pense qu'il faut l'adopter maintenant. Nous sommes une nation commerçante, et nous devons adopter cette mesure. J'aimerais savoir ce que vous en pensez. Vous êtes le ministre.

M. Garneau : Je vais répéter ce que j'ai dit plusieurs fois à la Chambre des communes : il y a deux raisons à ce projet de loi. Nous voulions d'abord mettre un terme aux litiges continuels et avons donc adopté une nouvelle position. Mais l'autre raison — et je crois l'avoir dit dans mes déclarations liminaires — c'est que nous croyons qu'il est important de permettre aux entreprises canadiennes, dans la mesure du possible, d'évoluer dans un contexte où les règles sont équitables pour tous, dans un environnement concurrentiel, et il s'agit d'un environnement extrêmement concurrentiel.

Je pense que nous envoyons le message très clair que nous croyons en la libre entreprise et en l'imposition de règles identiques pour tous les concurrents d'un même secteur afin qu'aucun ne soit désavantagé. Je crois que c'est un important message à envoyer au milieu des affaires dans notre pays.

Le sénateur Black : Tandis que nous faisons progresser cet important secteur de l'économie canadienne, croyez-vous que d'autres compagnies aériennes pourraient commencer à faire réparer leurs aéronefs ici au Canada?

M. Garneau : C'est certainement une possibilité. Quand on songe à nos capacités dans certains domaines où nous sommes les meilleurs, il y a des pays étrangers qui... Je vais vous donner un exemple. Il y a une entreprise à Mirabel qui s'appelle L-3 MAS. L-3 MAS effectue l'entretien des CF-18. Je ne veux pas partir sur une tangente, mais parce qu'on a insisté, il y a plus de trente ans, pour qu'une entreprise canadienne soit capable d'effectuer l'entretien des CF-18, nous avons aujourd'hui une entreprise qui effectue également l'entretien des F-18 australiens. C'est un exemple qui me vient en tête, mais je suis sûr que d'autres

there are other examples where Canadian companies that do maintenance certainly have the capability and do some maintenance, although I don't have the information at my fingertips.

Senator Lankin: I just came from a meeting with the machinists and had an opportunity to ask them some questions about what it was they were really looking for, because they completely agree, Mr. Minister, that time has moved on. They believe in their company being competitive and believe that we are a trading nation. But they have a very strong and, I think, compelling point of view to put across that after the bankruptcy of Aveos, they had three successive collective agreements in which they gave concessions and created a competitive field and where Air Canada has continued to earn very significant profits during that period of time. There hasn't been much of a commitment back.

In this legislation — even though the old number of jobs commitment wasn't being lived up to, and we all recognize that, and the heavy maintenance has disappeared and a lot of the line maintenance is being done in U.S. centres by fellow unionists and under the same cost structures — they have a real sense that there isn't anything coming back in terms of a commitment of ongoing skilled employment. That affects this generation and next generations in regional economies.

They've tried but haven't had a chance to meet with you, and they haven't sat down with the company. No one wants to engage with them to make them part of the solution for finding the business case to go forward. Can you help create those conditions? I think we want to keep jobs in Canada if we can.

Mr. Garneau: It's always a good thing to keep jobs in Canada, and to build jobs, and I did mention in my opening remarks that the maintenance industry actually grew in the 10 years between 2004 and 2014, by 37 per cent. I think if one looks at the broad spectrum of maintenance of aircraft and aeronautical parts in this country, it has actually grown.

I actually met with David Chartrand, who is the representative for the machinists for the province of Quebec, and I have all of his material, so I know his position. Yes, it's regrettable that people did lose their jobs. It's always regrettable when anyone loses their job, but I think we are going to move towards a period of rebuilding of some of those jobs and, I hope, all of those jobs. I'm not saying that will happen for the specific people, but in the specific areas through the agreements that Air Canada has agreed to have with Quebec and with Manitoba.

I think we are going to build, and I can tell you that our government is committed to building the aerospace industry, and we're committed to building training in the aerospace sector. I think better times are ahead, but I think we need, in all of that, to recognize that Air Canada also has to be able to compete in its own very competitive field.

entreprises sont en mesure de le faire et le font déjà, bien que je n'aie pas les renseignements à portée de la main.

La sénatrice Lankin : Je reviens d'une réunion avec les machinistes, où j'ai eu l'occasion de leur demander ce qu'ils voulaient réellement, car ils sont entièrement d'accord. Monsieur le ministre, les choses ont changé. Ils croient en la concurrence et croient que nous sommes une nation commerçante. Cependant, ils font valoir un argument que je trouve très convaincant, à savoir que depuis la faillite d'Aveos, ils ont conclu trois conventions collectives où ils ont fait des concessions pour favoriser la concurrence et pendant ce temps, Air Canada a continué de réaliser d'importants profits. On ne leur a pas promis grand-chose en retour.

Bien que le nombre d'emplois n'ait pas été atteint, ce que nous admettons tous, que l'entretien lourd ait disparu et que l'entretien en piste soit en grande partie effectué dans les centres américains par d'autres syndiqués dans les mêmes structures de coûts, ils attendent toujours un engagement à l'égard de la création d'emplois spécialisés permanents. Ce sont non seulement les économies régionales de la génération actuelle qui sont touchées, mais également celles des générations futures.

Ils ont essayé en vain de vous rencontrer et n'ont pas non plus discuté avec la compagnie. Personne ne veut les laisser participer à l'élaboration d'un plan d'affaires pour l'avenir. Pourriez-vous intervenir pour favoriser la création de ces conditions? Nous voulons garder les emplois au Canada s'il est possible de le faire.

M. Garneau : Il est toujours bon de conserver et de créer des emplois au Canada. J'ai d'ailleurs mentionné dans mon exposé que l'industrie de l'entretien des aéronefs avait connu une croissance de 37 p. 100 entre 2004 et 2014. Je crois qu'un examen de l'ensemble des activités liées à l'entretien des aéronefs et au domaine aéronautique au pays permet de conclure que cette industrie a connu une certaine croissance.

J'ai rencontré David Chartrand, le représentant des machinistes de la province de Québec; j'ai tous ses documents et je connais donc son point de vue. Oui, il est regrettable que des gens aient perdu leur emploi. C'est toujours regrettable lorsqu'une personne perd son emploi, mais je crois que nous progressons vers le rétablissement de certains de ces emplois et, je l'espère, le retour de tous ces emplois. Je ne dis pas que ces personnes en particulier retrouveront leur emploi, mais ils seront rétablis dans des secteurs précis par l'entremise d'ententes conclues entre Air Canada et le Québec et le Manitoba.

Je crois que nous stimulerons l'industrie aérospatiale — je peux vous dire que le gouvernement s'est engagé en ce sens. Nous nous sommes également engagés à développer la formation dans ce secteur. Selon moi, les choses s'amélioreront, mais je pense que nous devons également reconnaître qu'Air Canada doit aussi être en mesure d'être concurrentielle dans un domaine très compétitif.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Garneau, and to your officials for participating in the hearing today.

I want to introduce our next witnesses. From the Government of Manitoba, we have the Honourable Heather Stefanson, M.L.A., Deputy Premier and Minister of Justice and Attorney General; and the Honourable Cliff Cullen, Minister of Growth, Enterprise and Trade. And from the Manitoba Federation of Labour, we have Kevin Rebeck, President.

Ministers Stefanson and Cullen will be sharing their speaking time, and then we shall hear from Mr. Rebeck. After these presentations, the senators will have questions.

Hon. Heather Stefanson, M.L.A., Deputy Premier and Minister of Justice and Attorney General, Government of Manitoba: I will ask my colleague, the Minister of Growth, Enterprise and Trade, to start.

Hon. Cliff Cullen, M.L.A., Minister of Growth, Enterprise and Trade, Government of Manitoba: Good afternoon, members of the committee. Let me begin by saying that Manitoba's aerospace sector is a world-class industry. It employs approximately 5,400 people directly and contributes millions of dollars to our local economy.

The largest aerospace presence in Western Canada, Manitoba's industry is recognized for the high-value, challenging jobs it supports, and Manitoba companies are at the forefront in making significant annual investments in capital, research and development.

Our firms are diverse and on the cutting edge of innovation, and the outlook for Manitoba aerospace is positive. Manitoba companies like Magellan and Boeing, and unique Manitoba facilities like the Composites Innovation Centre, are often the first to implement advanced manufacturing processes and materials.

Nonetheless, the global supply chain is extremely competitive, and Manitoba companies face severe competition from lower-cost jurisdictions. The loss of high-quality skilled jobs that resulted from the closure of Aveos in 2012 is still very much felt in our province.

Manitoba's interests are clear: economic growth, high-quality jobs and a strong and competitive aerospace industry.

The responsibility of our new government is to ensure Manitoba's aerospace industry emerges strengthened, not weakened, by decisions made at the federal government level. It is healthy for our country to maintain a robust and competitive aerospace industry outside of Eastern Canada. As a new government, we need to be sure Manitoba will be given the

Le vice-président : Merci, monsieur Garneau. J'aimerais également remercier les fonctionnaires qui ont participé à l'audience d'aujourd'hui.

J'aimerais maintenant vous présenter nos prochains témoins. Du gouvernement du Manitoba, nous accueillons l'honorable Heather Stefanson, M.A.L., vice-première ministre et ministre de la Justice et procureure générale, ainsi que l'honorable Cliff Cullen, ministre de la Croissance, de l'Entreprise et du Commerce. Nous accueillons également Kevin Rebeck, président de la Manitoba Federation of Labour.

Mme Stefanson et M. Cullen partageront leur temps, et nous entendrons ensuite M. Rebeck. Après les exposés, les sénateurs vont poser des questions.

L'honorable Heather Stefanson, M.A.L., vice-première ministre et ministre de la Justice et procureure générale, gouvernement du Manitoba : J'aimerais demander à mon collègue, le ministre de la Croissance, de l'Entreprise et du Commerce, de commencer.

L'honorable Cliff Cullen, M.A.L., ministre de la Croissance, de l'Entreprise et du Commerce, gouvernement du Manitoba : Bonjour, mesdames et messieurs. Permettez-moi tout d'abord de préciser que le secteur de l'aérospatiale du Manitoba est une industrie de classe mondiale. En effet, ce secteur emploie directement environ 5 400 personnes et représente des millions de dollars dans notre économie locale.

L'industrie aérospatiale du Manitoba, la plus grande dans l'Ouest canadien, est réputée pour les emplois stimulants de grande valeur qu'elle offre. De plus, les entreprises du Manitoba sont à l'avant-garde pour l'importance de leurs investissements annuels dans les immobilisations, la recherche et le développement.

Nos entreprises sont diversifiées et à la fine pointe de l'innovation, et le secteur de l'aérospatiale du Manitoba est prometteur. Les entreprises du Manitoba comme Magellan et Bøeing, et des installations manitobaines uniques, comme le Composites Innovation Centre, sont souvent les premières à utiliser des procédés de fabrication et des matériaux de pointe.

Cependant, la chaîne d'approvisionnement mondiale est extrêmement concurrentielle, et les entreprises manitobaines doivent faire face à la concurrence d'entreprises situées dans des endroits qui leur permettent d'offrir leurs produits à moindre coût. Les effets de la perte d'emplois spécialisés de haute qualité à la suite de la fermeture d'Aveos, en 2012, se font toujours sentir dans notre province.

Les intérêts du Manitoba sont clairs : la croissance économique, des emplois de haute qualité et une industrie aérospatiale forte et concurrentielle.

Notre nouveau gouvernement a la responsabilité de veiller à ce que l'industrie aérospatiale du Manitoba soit renforcée, et non affaiblie, par les décisions prises par le gouvernement fédéral. Il est dans l'intérêt de notre pays de maintenir une industrie aérospatiale solide et concurrentielle à l'extérieur de l'Est du Canada. À titre de nouveau gouvernement, nous devons veiller

consideration it is due if changes to the Air Canada Public Participation Act are being sought. Maintaining a strong aerospace presence in Western Canada is in the national interest.

Actions taken by the federal government can have an enormous impact on the sustainability of Manitoba's aerospace sector. One the most notorious was the CF-18 contract. These types of conflicts serve no one's interests and can be avoided through a proactive partnership. Our government will continue to engage with our partners in the federal government and Air Canada as well as local stakeholders regarding the implications of Bill C-10.

There are significant implications to moving forward with Bill C-10, and it is not appropriate to rush through without substantial dialogue and consideration. Manitoba stands unanimous in this position, having received all-party, unanimous support for a motion on this matter in our legislature.

I thank the members of the committee for their time.

Ms. Stefanson: As my colleague just stated, actions taken by the federal government can have an enormous impact on the sustainability of Manitoba's aerospace sector.

In February 2016, the previous Manitoba government wrote Minister Garneau requesting that amendments to the Air Canada Public Participation Act be limited to expanding the geographical scope of Air Canada's commitments within Manitoba. The proposed amendment in Bill C-10, however, goes significantly further than the geographical scope. The spirit and original intent of the legislation was to ensure that skilled, heavy maintenance work remained in Manitoba. While some flexibility can be appropriate, the proposed amendments virtually eliminate any obligation for the company to maintain high-quality, skilled, heavy maintenance jobs in our province; and this is contrary to the interests of Manitobans.

The aviation industry has evolved substantially since the privatization of Air Canada and the introduction of the Air Canada Public Participation Act. Competitiveness is an integral part of economic growth. We embrace change, but it is the responsibility of our new government to ensure that Manitoba's aerospace industry emerges strengthened, not weakened as a global competitor.

It is not appropriate to rush through amendments to the act without substantial dialogue and consideration as these amendments virtually eliminate any obligation for Air Canada to maintain high-quality, skilled, heavy maintenance jobs in our province. Manitoba's new government has been engaged with our aerospace sector, federal partners and Air Canada on this issue. We have been clear that our government opposes federal

à ce qu'on tienne compte du Manitoba de façon adéquate si on envisage de modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Il est dans l'intérêt national de maintenir une présence aérospatiale solide dans l'Ouest canadien.

Les mesures prises par le gouvernement fédéral peuvent avoir des répercussions considérables sur la durabilité du secteur de l'aérospatiale du Manitoba. L'une des plus connues concerne le contrat relatif aux CF-18. Ces types de conflits ne profitent à personne et peuvent être évités par l'entremise d'un partenariat proactif. Notre gouvernement continuera de discuter avec ses partenaires du gouvernement fédéral et d'Air Canada, ainsi qu'avec les intervenants locaux sur les répercussions du projet de loi C-10.

En effet, l'adoption du projet de loi C-10 aura des répercussions importantes, et il n'est pas approprié de précipiter les choses sans privilégier la discussion et la réflexion. Cette position fait l'unanimité au Manitoba, car une motion à cet égard présentée à l'Assemblée législative du Manitoba a reçu le soutien unanime de tous les partis.

J'aimerais remercier les membres du comité de leur temps.

Mme Stefanson : Comme mon collègue vient de le dire, les mesures prises par le gouvernement fédéral peuvent avoir des répercussions considérables sur la durabilité du secteur de l'aérospatiale du Manitoba.

En février 2016, le gouvernement provincial précédent a écrit au ministre Garneau pour lui demander à ce que les modifications apportées à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada soient limitées à l'élargissement de la portée géographique des engagements d'Air Canada au Manitoba. Toutefois, la modification proposée dans le projet de loi C-10 dépasse largement la portée géographique. L'esprit et l'intention initiale du projet de loi étaient de veiller à ce que les emplois spécialisés dans le domaine de l'entretien lourd demeurent au Manitoba. Même s'il peut être approprié d'offrir une certaine souplesse, les modifications proposées élimineraient virtuellement toute obligation de la société de maintenir des emplois spécialisés de haute qualité dans le domaine de l'entretien lourd dans notre province. Cela va à l'encontre des intérêts des Manitobains.

L'industrie aéronautique a beaucoup évolué depuis la privatisation d'Air Canada et l'adoption de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. La compétitivité fait partie intégrante de la croissance économique. Nous acceptons le changement, mais c'est la responsabilité de notre nouveau gouvernement de veiller à ce que l'industrie aérospatiale du Manitoba émerge renforcée, et non affaiblie, sur le marché mondial.

Il n'est pas approprié de précipiter l'adoption de modifications à la loi sans prendre le temps de discuter et de réfléchir, car ces modifications élimineront virtuellement toute obligation d'Air Canada de maintenir des emplois spécialisés de haute qualité liés à l'entretien lourd dans notre province. Le nouveau gouvernement du Manitoba a discuté de cet enjeu avec des intervenants de notre secteur de l'aérospatiale, des partenaires

amendments to the Air Canada Public Participation Act. We will continue to oppose until such time as specific commitments have been made by the federal government to reassure Manitobans that changes to the act and related accompanying investments and job creation will provide a net benefit to the Manitoba economy.

We are supported in this position by an all-party unanimous motion passed in the Manitoba legislature recently. Manitoba understands the need for modernization of the act, but that need is matched by our need to have commitments in place to ensure the protection of Manitoba's aerospace sector and our economy. We continue to engage with our partners at Air Canada. Those discussions to date have been productive. We remain disappointed with the lack of engagement and follow-through by federal government MPs from Manitoba. In recent weeks, our premier met with the Prime Minister and indicated that Manitoba would continue to push for a commitment from the federal government to ensure the ongoing strength of Manitoba's aerospace sector.

The Prime Minister and the premier agreed with respect to the importance of maintaining a strong aerospace industry in Manitoba. In recent days, our government has been contacted by members of the Manitoba business and aerospace communities who are concerned with the implications of Bill C-10 but are growing increasingly troubled by a potential decision by the federal government to purchase an aircraft other than the F-35.

Industry representatives and our government are concerned that these developments will undermine the significant efforts and investments that both the provincial and the federal government have made in this industry with the goal of positioning Manitoba to capitalize on global opportunities. In the past, the industry suffered heavy losses when defence projects were cancelled after significant capital investments had been made in both human resources and equipment.

One of the most notorious was the CF-18 contract. These types of conflicts serve no one's interest and can be avoided through proactive partnership. Manitobans are concerned that the federal government is proceeding in a way that favours other regions' interests over those of Manitoba. Manitoba should not be expected to settle for less than its fair share.

We remain hopeful that the federal government will use this opportunity to demonstrate their stated commitment to the long-term economic viability of the industry with real, concrete actions. Until such time as specific commitments have been made to reassure Manitobans that changes to the act and related accompanying investments and job creation will provide a net benefit to the Manitoba economy, our opposition will continue.

fédéraux et des représentants d'Air Canada. Nous avons clairement exprimé que notre gouvernement s'oppose aux modifications que le gouvernement fédéral prévoit apporter à la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada. Nous continuerons de nous y opposer jusqu'à ce que le gouvernement fédéral assure aux Manitobains que les changements apportés à la loi et les investissements connexes et la création d'emplois représenteront un avantage net pour l'économie de leur province.

Notre position est appuyée par une motion récemment adoptée unanimement par tous les partis à l'Assemblée législative du Manitoba. Le Manitoba comprend qu'il est nécessaire de moderniser la loi, mais il est tout aussi nécessaire de s'engager à protéger le secteur de l'aérospatiale du Manitoba et l'économie de la province. Nous poursuivons les discussions avec nos partenaires d'Air Canada. Jusqu'ici, ces discussions ont été productives. Toutefois, le manque d'engagement et de suivi des députés fédéraux originaires du Manitoba nous déçoit toujours. Au cours des dernières semaines, notre premier ministre a rencontré le premier ministre du Canada et a indiqué que le Manitoba continuerait d'exercer des pressions pour que le gouvernement fédéral s'engage à assurer la croissance continue du secteur de l'aérospatiale de la province.

Le premier ministre du Canada et le premier ministre provincial conviennent de l'importance de maintenir une industrie aérospatiale florissante au Manitoba. Des membres des communautés des affaires et de l'aérospatiale du Manitoba ont récemment communiqué avec notre gouvernement, car ils sont préoccupés par les répercussions du projet de loi C-10, mais aussi parce qu'ils craignent de plus en plus que le gouvernement fédéral décide de choisir un autre avion que le F-35.

Les représentants de l'industrie et notre gouvernement craignent que ces développements nuisent aux efforts et aux investissements importants effectués dans cette industrie par le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial en vue de permettre au Manitoba de profiter des occasions offertes à l'échelle mondiale. Cette industrie a déjà subi de lourdes pertes lorsque des projets de défense ont été annulés alors qu'on avait déjà effectué des investissements importants en ressources humaines et en équipement.

L'un de ces cas les plus connus concerne le contrat des CF-18. Ces types de conflits ne profitent à personne et peuvent être évités par l'entremise d'un partenariat proactif. Les Manitobains craignent que la démarche du gouvernement fédéral favorise les intérêts d'autres régions au détriment de ceux du Manitoba. On ne devrait pas demander au Manitoba d'accepter moins que sa juste part.

Nous espérons toujours que le gouvernement fédéral profitera de cette occasion pour démontrer son engagement à long terme envers la viabilité économique de l'industrie par l'entremise de mesures concrètes. Tant que des engagements précis n'auront pas été pris pour assurer aux Manitobains que les changements apportés à la loi et les investissements connexes et la création d'emplois représenteront un avantage net pour l'économie du Manitoba, nous continuerons de nous opposer à ce projet de loi.

Thank you.

The Deputy Chair: Mr. Rebeck, I invite you to make your presentation.

Kevin Rebeck, President, Manitoba Federation of Labour: Thank you for the opportunity to speak to the Senate committee about Bill C-10.

I was pleased to speak to the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities back in May this year on the bill. At that time, I called for Bill C-10 to be rejected as it is resoundingly bad for jobs and economic growth in Manitoba. The Government of Manitoba, represented by Deputy Premier Heather Stefanson, made a critical presentation on the bill that same day.

Subsequent to the standing committee's deliberations, the Manitoba legislature passed a unanimous resolution in opposition to Bill C-10. In addition, Manitoba's business community has also come out in opposition to the bill. It's my sincere hope that the Senate committee will hear the united call from government workers and businesses in Manitoba to reject Bill C-10.

Historically, Air Canada has been a significant employer and generator of economic activity in Winnipeg and Manitoba more broadly. In recent years, however, we felt the serious adverse effects of Air Canada scaling back its operations and moving, eliminating a large number of jobs from our city. Air Canada has cut the number of flight attendants, pilots, finance positions and call centre jobs from Winnipeg. Of course, most recently we felt the huge loss of 400 high-quality jobs following the 2012 closure of the Aveos aircraft maintenance operation in Winnipeg, including some 350 members of the International Association of Machinists and Aerospace Workers.

Air Canada's total employment in Manitoba has dropped from nearly 2,400 in 2002 to fewer than 800 today — a reduction of about two thirds. The bill under consideration today deals most directly with overhaul and maintenance jobs and specifically proposes to relax existing requirements on Air Canada to maintain jobs, a requirement that the corporation has disregarded and failed to honour. The term “relaxed requirements” doesn't accurately capture what the bill proposes to do. The amendments before you obliterate Air Canada's obligations to keep good jobs in Winnipeg, rendering them toothless and unenforceable.

Merci.

Le vice-président : Monsieur Rebeck, veuillez livrer votre exposé.

Kevin Rebeck, président, Manitoba Federation of Labour : Je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au comité sénatorial au sujet du projet de loi C-10.

J'ai eu le plaisir de m'adresser au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes en mai dernier au sujet de ce projet de loi. À ce moment-là, j'avais demandé que le projet de loi C-10 soit rejeté, car il était manifestement dommageable pour les emplois et la croissance économique du Manitoba. Le même jour, le gouvernement provincial du Manitoba, représenté par la vice-première ministre Heather Stefanson, a fait une importante présentation sur le projet de loi.

Dans la foulée des délibérations du comité permanent, l'Assemblée législative du Manitoba a adopté une résolution unanime déclarant son opposition au projet de loi C-10. Par ailleurs, la communauté d'affaires du Manitoba s'est également prononcée contre le projet de loi. J'espère sincèrement que le comité sénatorial entendra cet appel solidaire des travailleurs du gouvernement et de la communauté des affaires du Manitoba, qui demandent le rejet du projet de loi C-10.

De tout temps, Air Canada a été un employeur très important, générateur d'activité économique à Winnipeg, et au Manitoba de façon plus élargie. Au cours des dernières années, toutefois, nous avons ressenti les effets néfastes de la réduction des activités d'Air Canada et de son déménagement, car cela a éliminé un grand nombre d'emplois au sein de notre ville. En effet, Air Canada a éliminé des postes d'agent de bord, de pilote et de gestion financière et d'autres postes dans les centres d'appels à Winnipeg. Et bien sûr, plus récemment, nous avons été touchés par l'immense perte de 400 emplois de haute qualité lorsqu'Aveos a mis fin, en 2012, à ses activités d'entretien d'aéronefs à Winnipeg; quelque 350 membres de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs et travailleuses de l'aérospatiale ont également été touchés.

Dans l'ensemble, le nombre total de postes d'Air Canada au Manitoba est passé de près de 2 400 en 2002 à moins de 800 aujourd'hui, soit une réduction de près des deux tiers des emplois. Le projet de loi examiné aujourd'hui porte surtout sur les emplois de révision et d'entretien, et propose précisément d'assouplir les règles qui exigent actuellement qu'Air Canada maintienne des emplois; des exigences que la société a méprisées et a omis de respecter. L'expression « exigences assouplies » ne décrit pas avec exactitude ce que le projet de loi propose de faire. Les modifications qui vous sont présentées anéantissent les obligations d'Air Canada relatives au maintien de bons emplois à Winnipeg, les rendant peu contraignantes et inapplicables.

The elimination of heavy maintenance operations in Winnipeg, which occurred with the collapse of Aveos, is in direct violation of the existing 1988 ACPPA, which explicitly mandates Air Canada to maintain an operational and overhaul centre in Winnipeg as well as in Montreal and Mississauga.

We know that Air Canada's actions violate the current act because the act is clear, precise and specific. We also know this to be true because the Quebec Superior Court has told us so. In response to a suit filed by Quebec in April 2012 and later joined by Manitoba, the Quebec Superior Court ruled that Air Canada was in contravention of the act because it had not maintained required heavy maintenance operations. When Air Canada appealed the ruling, the Quebec Appeals Court ruled against the corporation.

It has been disappointing that the Government of Canada has thus far refused to enforce its own legislation. This has been even more difficult to rationalize since the Quebec court ruling against Air Canada.

The act, which privatized Air Canada, intentionally and specifically included requirements to ensure the maintenance of high-skilled, high-tech, well-paying jobs in Winnipeg and other Canadian centres.

This didn't happen by accident. It happened in response to concerns raised by labour, impacted communities and local and provincial governments at the time about the potential and likelihood of job loss, concerns which have proven to be right on the mark.

The federal government of the day told us not to worry. Canada said jobs would be preserved and maybe even grow. Similar concerns were raised again after the Air Canada-Canadian Airlines merger and after the spinoff of what would become known as Aveos. Again, we were told there is nothing to worry about because the act guaranteed that jobs would be maintained, but that hasn't happened. The closure of Aveos has cost our community 400 good jobs, and Canada has failed to hold Air Canada to account and enforce the law.

Instead, the federal government seems to have entered into secret negotiations with Air Canada, resulting in Bill C-10, which removes all substantive requirements for Air Canada to do its work in Winnipeg and other parts of Canada.

Clause 1(2) of the act allows Air Canada to change the type or volume of any of its maintenance work and change the level of employment in those activities. This amounts to a total and complete gutting of the current job and operation requirement in the act.

L'élimination des activités liées à l'entretien lourd à Winnipeg, résultat de l'effondrement d'Aveos, contrevient directement à l'actuelle LPPCAC de 1988, qui oblige explicitement Air Canada à maintenir un centre d'entretien et de révision à Winnipeg, de même qu'à Montréal et à Mississauga.

Nous savons que les gestes d'Air Canada contreviennent à la loi actuelle, puisque cette loi est claire, précise et détaillée. Nous le savons aussi parce que la Cour supérieure du Québec nous l'a confirmé. En réponse à une poursuite déposée par le Québec en avril 2012, à laquelle s'est joint par la suite le Manitoba, la Cour supérieure du Québec a conclu qu'Air Canada contrevenait à la loi parce qu'elle n'avait pas maintenu les activités d'entretien lourd, comme l'exigeait la loi. Lorsqu'Air Canada a interjeté appel de cette décision, la Cour d'appel du Québec s'est prononcée contre la société.

Il est décevant de constater que le gouvernement du Canada refuse jusqu'à présent de faire appliquer ses propres lois. Cette attitude est encore plus difficile à expliquer depuis que la Cour du Québec a prononcé un jugement contre Air Canada.

Cette loi, qui privatisait Air Canada, incluait intentionnellement et précisément des exigences visant à garantir que des emplois hautement qualifiés, de haute technologie et payants soient conservés à Winnipeg et dans d'autres centres canadiens.

Cette loi n'a pas été adoptée accidentellement. Elle était le résultat des préoccupations soulevées à l'époque par les syndicats, les communautés touchées et les administrations locales et provinciales en raison de la possibilité et de la probabilité de perte d'emplois. Ces préoccupations se sont concrétisées par la suite.

Le gouvernement fédéral de l'époque nous avait dit de ne pas nous inquiéter. Le Canada avait dit que les emplois allaient être préservés et que leur nombre allait peut-être même augmenter. Des préoccupations similaires ont été soulevées après la fusion d'Air Canada et de Canadian Airlines, et après la scission de ce qui allait devenir Aveos. Encore une fois, on nous a dit qu'il n'y avait rien à craindre puisque la loi garantissait que les emplois seraient maintenus, mais cela ne s'est pas produit. La fermeture d'Aveos a coûté 400 bons emplois à notre communauté, et le Canada n'a pas réussi à obliger Air Canada à rendre des comptes et à respecter la loi.

Au contraire, le gouvernement fédéral semble avoir participé à des négociations secrètes avec Air Canada, avec pour résultat le projet de loi C-10, qui supprime toutes les exigences substantielles obligeant Air Canada à mener ses activités à Winnipeg et dans d'autres régions du Canada.

Le paragraphe 1(2) de la loi permet à Air Canada de modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ses activités d'entretien, et de modifier le niveau d'emploi rattaché à ces activités. Cela revient à éliminer complètement les exigences liées aux emplois et aux activités actuellement prévues par la loi.

Now, Air Canada tells us they're working to establish a so-called centre of excellence in Winnipeg. In mid-March this year, the corporation announced that it had concluded a deal with Manitoba, a deal that was said to take the form of an MOU and that is supposed to create about 150 jobs in Winnipeg, through the establishment of three Air Canada supplier operations. However, few details and few specifics are known about the deal, as the MOU has been kept secret and not been publicly available.

I should say that no mention was ever made about legislative changes as part of the announced deal.

So we're left with few answers and many questions. First, we don't know if Air Canada is truly obliged to create 150 jobs or has simply agreed to try its best. Is 150 a firm number? Are these jobs guaranteed?

Second, how long must Air Canada maintain these jobs? Could they be cut or eliminated in a year, two, three? What does the MOU say about timelines and permanency?

Third, we understand from informal reports that Air Canada has been given until the end of June to live up to whatever obligations they have agreed to in their MOU. Can the federal government confirm this time frame? If it is indeed the case, then why is the federal government proposing to change the legislation now, before it can verify that Air Canada is actually going to follow through? Why was time allocation used to rush through relief for Air Canada from its existing obligations, obligations that the corporation has refused to live up to for years, before we even know whether Air Canada is prepared to honour its new, secret pledges?

These are questions that Manitobans deserve answers to. On behalf of the Manitoba Federation of Labour, I urge this Senate committee to reject this bill and to recommend to government that the existing Air Canada Public Participation Act be honoured and enforced.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Rebeck, for your presentation. We will now go to questions from the senators. The first question for our witnesses will be from Senator Plett.

Senator Plett: Thank you, Ministers Stefanson and Cullen and Mr. Rebeck, for being here this evening. We appreciate that. I certainly want to echo what all three of you have said, that there needs to be a net benefit here for the province of Manitoba if we want to move forward with what I would consider, at least, a bit of a suspect bill, partly with regard to timing.

I'm going to ask Mr. Rebeck the first question, and then I want to ask both ministers a couple of questions.

Maintenant, Air Canada nous dit qu'elle s'efforce de mettre sur pied un prétendu centre d'excellence à Winnipeg. À la mi-mars de cette année, la société a annoncé qu'elle avait conclu un marché avec le Manitoba, lequel devait prendre la forme d'un protocole d'entente — qui devait créer environ 150 emplois à Winnipeg grâce à la mise sur pied de trois activités de fournisseurs d'Air Canada. Toutefois, peu de détails et de renseignements sont connus au sujet de ce marché, car le protocole d'entente est maintenu secret et n'a pas été rendu public.

Dois-je préciser qu'aucune mention n'a été faite des modifications législatives associées au marché annoncé?

Nous avons donc peu de réponses et de nombreuses questions. Premièrement, nous ignorons si Air Canada est véritablement obligée de créer 150 emplois ou si elle a simplement convenu de faire de son mieux. Est-ce que le nombre annoncé de 150 emplois est un nombre ferme? Ces emplois sont-ils garantis?

Deuxièmement, pendant combien de temps Air Canada doit-elle maintenir ces emplois? Pourraient-ils être supprimés ou éliminés dans un, deux ou trois ans? Que dit le protocole d'entente au sujet des échéances et de la permanence?

Troisièmement, des rapports informels nous permettent de croire qu'Air Canada aurait jusqu'à la fin du mois de juin pour respecter les obligations, quelles qu'elles soient, auxquelles elle a accepté de se soumettre dans le protocole d'entente. Le gouvernement fédéral peut-il confirmer ce délai? Et si c'est bel et bien le cas, pourquoi le gouvernement fédéral propose-t-il de modifier cette loi maintenant, avant de pouvoir vérifier si Air Canada va vraiment donner suite à ses engagements? Pourquoi l'attribution d'une période a-t-elle été utilisée pour relever le plus vite possible Air Canada de ses obligations existantes, des obligations que la société a refusé de respecter pendant des années, avant même de savoir si elle est prête à honorer ses nouveaux engagements tenus secrets?

Les Manitobains méritent d'obtenir des réponses à ces questions. Au nom de la Manitoba Federation of Labour, je demande instamment au comité sénatorial de rejeter ce projet de loi et de recommander au gouvernement d'honorer et d'appliquer la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

Le vice-président : Merci, monsieur Rebeck, de votre exposé. Nous entendrons maintenant les questions des sénateurs. La première question sera posée par le sénateur Plett.

Le sénateur Plett : Merci aux ministres Stefanson et Cullen ainsi qu'à M. Rebeck d'être des nôtres ce soir. Nous vous en sommes très reconnaissants. J'aimerais évidemment faire écho à ce que tous les trois avez dit, c'est-à-dire qu'il doit y avoir un bénéfice net pour la province du Manitoba si on souhaite aller de l'avant avec un projet de loi qui me paraît douteux, notamment en raison du moment choisi pour le présenter.

Monsieur Rebeck, j'aimerais tout d'abord vous adresser ma première question, après quoi je poserai quelques questions aux deux ministres.

Mr. Rebeck, two really quick questions: Who was Aveos's biggest customer?

Mr. Rebeck: I believe Air Canada was Aveos's biggest customer.

Senator Plett: I believe you are right, and probably the failure of Aveos could have some connection to that fact.

You talked about the centre of excellence and creating 150 jobs and whether, in fact, that was a guarantee. The release that I'm reading from says, "The Centre is expected to create 150 jobs starting in 2017 . . ." Expected to. It does not say it will create 150 jobs. It's expected to. You're right. When the bill says, ". . . the Corporation may, while not eliminating those activities in any of those provinces, change the type or volume of any or all of those activities in each of those provinces, as well as the level of employment in any or all of those activities," does that give you a degree of comfort, Mr. Rebeck?

Mr. Rebeck: It gives me no comfort whatsoever. There is no language there that lets them adhere to the promises that were made and the obligations that they need to live up to.

Senator Plett: Minister Stefanson, you have been quite clear from the start, and I applaud you for getting unanimous consent on your motion. I wish the Manitoba Liberal MPs were wanting to help Manitoba as much as the Liberal MLAs there are. It is unfortunate.

Let me ask you this: There has been some talk about certain commitments that were made in the last provincial election by a cabinet minister from Manitoba, MaryAnn Mihychuk, and there was an article in the *Free Press* on the weekend with a very bad photo of me. I take exception to that, but I'll deal with the reporter on that later. Nevertheless, the article was quite correct, and at the end of the article, it says she tried getting hold of Minister Mihychuk to get some very clear direction as to what she had said. She got a written response from her office basically saying that she supports all of Western Canada and, indeed, Manitoba. That was the extent of her answer when she was asked about an explicit promise.

I asked the Minister of Transport today what that promise was, and, for the life of me, I can't understand that. Everybody has lost Minister Mihychuk's phone number, and nobody can call her to ask her what commitment she made. So nobody is.

Can you elaborate a little bit on what you believe Manitoba should get out of this insofar as Minister Garneau said that they were giving Red River College \$10 million for some training? That's nothing to be sneezed at, but can you tell us, Minister Stefanson, what you would like to see?

Monsieur Rebeck, tout d'abord, pouvez-vous me dire qui était le plus grand client d'Aveos?

M. Rebeck : Je pense que c'était Air Canada.

Le sénateur Plett : Je crois que vous avez raison, et l'échec d'Aveos a probablement un lien avec ce fait.

Vous avez parlé du centre d'excellence et de la création de 150 emplois, et vous vous demandiez si c'était une garantie ou non. Selon le communiqué que j'ai ici, on dit : « Le centre devrait créer 150 emplois dès 2017... ». On dit qu'il « devrait » et non pas qu'il « va » créer 150 emplois. Vous avez raison. Lorsque le projet de loi stipule : « Sans éliminer l'exercice d'activités d'entretien d'aéronefs en Ontario, au Québec ou au Manitoba, la Société peut [...] modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ces activités dans chacune de ces provinces ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités », est-ce que cela vous rassure, dans une certaine mesure, monsieur Rebeck?

M. Rebeck : Cela ne me rassure pas du tout. Il n'y a rien dans ce libellé qui nous laisse croire que la société va respecter ses promesses et les obligations dont elle doit s'acquitter.

Le sénateur Plett : Madame la ministre, vous avez été très claire dès le départ, et je vous félicite d'avoir obtenu le consentement unanime pour votre motion. J'aurais aimé que les députés libéraux du Manitoba veuillent aider le Manitoba autant que les députés libéraux provinciaux. C'est malheureux.

Voici donc ma question. On a parlé des engagements qui ont été pris lors des dernières élections provinciales par une ministre du Manitoba, MaryAnn Mihychuk, et il y a eu un article dans le *Free Press* le week-end dernier, avec une très mauvaise photo de moi. Cela m'a un peu choqué, mais je vais régler cela plus tard avec la journaliste en question. Quoi qu'il en soit, l'article était très pertinent et, à la fin, la journaliste a indiqué avoir essayé d'entrer en contact avec la ministre Mihychuk pour savoir exactement ce qu'elle avait dit. Elle a reçu une réponse écrite de la part de son bureau dans laquelle elle disait appuyer tout l'Ouest du Canada et, bien sûr, le Manitoba. C'est tout ce qu'elle a répondu lorsqu'on a voulu en savoir davantage au sujet de sa promesse explicite.

J'ai demandé aujourd'hui au ministre des Transports ce qu'il en était de cette promesse et, pour l'amour du ciel, je ne peux pas comprendre cela. Tout le monde semble avoir perdu le numéro de téléphone de la ministre Mihychuk et personne ne peut l'appeler pour avoir l'heure juste sur l'engagement qu'elle a pris.

Pourriez-vous préciser ce que, selon vous, le Manitoba devrait recevoir, au même titre que le ministre Garneau a indiqué qu'il allait octroyer 10 millions de dollars au Collège Red River pour la formation? Aucune somme n'est à prendre à la légère, alors pourriez-vous nous dire, madame la ministre, ce que vous souhaiteriez voir?

Ms. Stefanson: I want to thank you, senator, for your question. I think it's an important one, and from the beginning we've been very clear on this, that we need to ensure that there's a net economic benefit to Manitoba.

This bill was brought forward by the federal Liberals. We have had discussions with Minister Mihychuk and Minister Carr on this very issue, and we have yet to receive any indication that that net economic benefit is going to be fulfilled. That's why it's very important when we're talking about this. I understand that there are some discussions between officials now, but there has been no indication to date that there is a net economic benefit on the table for Manitoba. That's why we will continue until such time as we get that indication from the federal government. That's why we encourage senators to stop the passage of this bill to allow that dialogue to take place. It's the exact reason why we shouldn't be passing this bill until such time as reassurances are given to Manitobans that there will be a net economic benefit.

Senator Plett: Thank you to both of you. Maybe you can write to someone, by email or pen, here in Ottawa with Minister Mihychuk's phone number so that they can call her and have that same dialogue. Thank you.

Senator Black: Ministers and witness, thank you very much for your very comprehensive presentation, and thank you for your very appropriate and spirited support of your province. This is natural. Congratulations to your new government.

However, I, of course, have a little bit of trouble with what you would have us do. I understand from what you're suggesting that you would have us pause on this bill, to the prejudice of Air Canada and, arguably, to the prejudice of the other two named provinces. I'm quick to add that I represent a province not named in the legislation who arguably could take the position that we have no net economic gain from this legislation as well.

You would have us hold this matter up while you continue to discuss your entitlements — you call them net economic benefits — between yourselves and Ottawa. As the Senate of Canada, do you believe that's in any way appropriate?

Ms. Stefanson: That's addressed to me, I assume?

Senator Black: It will be to one of the ministers, yes.

Ms. Stefanson: Thank you very much, senator, for that. It is our job, as a newly elected government representing the people of Manitoba, to represent them in the best way we can and see fit, and that is exactly why we are standing here before the committee today. That's exactly why I presented, along with Mr. Rebeck, at the last committee hearing, as well, in the House of Commons.

Mme Stefanson : Je vous remercie, sénateur, pour votre question. Il s'agit d'une question importante et, depuis le début, nous avons été très clairs à ce sujet; nous devons nous assurer que cela procurera un avantage économique net pour le Manitoba.

Le projet de loi a été déposé par les libéraux fédéraux. Nous avons tenu des discussions avec les ministres Mihychuk et Carr dans ce dossier, et rien jusqu'à présent ne nous indique qu'on va respecter cet engagement. C'est pourquoi il serait important de mettre les choses au clair. Je crois savoir qu'il y a des discussions en ce moment entre les fonctionnaires, mais rien ne nous a laissés croire jusqu'ici que le Manitoba tirera un avantage économique net. C'est pourquoi nous continuerons de nous opposer à ce projet de loi, tant et aussi longtemps que n'aurons pas reçu de confirmation du gouvernement fédéral. J'encourage donc les sénateurs à freiner l'adoption de ce projet de loi pour que nous ayons une discussion. C'est précisément pour cette raison qu'il ne faut pas adopter ce projet de loi avant de pouvoir donner des garanties aux Manitobains.

Le sénateur Plett : Merci à vous deux. Vous pourriez peut-être écrire à quelqu'un ici à Ottawa qui a le numéro de téléphone de la ministre Mihychuk et qui pourrait l'appeler afin qu'on puisse avoir des réponses. Merci.

Le sénateur Black : Mesdames et messieurs les ministres et témoin, je vous remercie de vos exposés très exhaustifs, et je vous remercie également de votre appui très dynamique envers votre province. C'est tout à fait naturel. Je vous félicite aussi pour votre nouveau gouvernement.

Toutefois, je dois vous dire que j'ai quelques problèmes avec ce que vous voudriez qu'on fasse. Si j'ai bien compris ce que vous proposez, vous souhaiteriez qu'on retarde l'adoption du projet de loi, au détriment d'Air Canada et, vraisemblablement, au détriment de deux autres provinces désignées. J'ajouterais rapidement que je représente une province qui n'a pas été énoncée dans le projet de loi et qui pourrait sans doute faire valoir qu'elle non plus ne retirera aucun gain économique net de ce projet de loi.

Vous aimeriez qu'on mette tout cela en suspens pendant que vous continuez à discuter des avantages auxquels vous avez droit — que vous appelez avantages économiques nets — avec Ottawa. Croyez-vous que c'est approprié de demander cela au Sénat du Canada?

Mme Stefanson : Je présume que vous me posez la question?

Le sénateur Black : Je m'adresse aux deux ministres, en effet.

Mme Stefanson : Merci beaucoup, sénateur, pour cette question. En tant que gouvernement nouvellement élu, nous représentons les habitants du Manitoba, et il nous incombe de les représenter du mieux que nous le pouvons. C'est précisément pour cette raison que nous nous trouvons ici devant le comité aujourd'hui. C'est aussi pourquoi j'ai comparu, en compagnie de M. Rebeck, devant la Chambre des communes.

It's very important that we stand up for Manitobans. That's our job. We will continue to do so, for Manitobans. There was never any indication prior to this that legislation was going to be brought forward in this manner, but it has, and now we need to stand up for Manitobans. That is why we are doing so. I'll remind the senator that it was an all-party committee in the legislature that supported this. This is not about politics. This is about standing up for the best interests of Manitobans.

Senator Black: I understand that completely and I respect, as an elected senator in this chamber, that you have your constituency and you need to advocate strongly on behalf of your constituency, and you're doing just that.

But you, of course, understand that there are other interests at play, and it could be suggested that to use Air Canada as a bargaining chip in the midst of this conversation may or may not be appropriate. But we can agree to disagree on that.

One other question that I have relates to the status of the aerospace industry in Manitoba today. I am interested in your comments as to why the industry has been unable — if you have been unable — to attract other customers: the Deltas, the Uniteds and the Qantas of the world. There are 300 or 400 airlines in the world. Why is this industry so keen to rely on this protection that you're arguing we should extend to you, and yet you've been unable to develop it in the private sector, using private sector rules?

Mr. Cullen: Thank you very much, senator. I appreciate the question. As you know, we are a new government. We've been in office for seven weeks now. I can assure you my portfolio is impacted with trying to grow our economy here in Manitoba. We are just starting the dialogue with a lot of different companies around the world, and we certainly hope to attract business to Manitoba.

The aerospace industry is very important to Manitoba. As I mentioned, we have 5,400 direct jobs here and we have other industries that are directly related to the aerospace industry in the province and there's a tremendous amount of research going on in Manitoba with regard to the aerospace industry.

We have a very good, innovative group of companies here working directly with the aerospace industry, and we think there are a lot of synergies in Manitoba for the industry. We are signaling, as a new government, that we are open for business and we want to attract business here in Manitoba. That's certainly our mandate given to us by our premier, and we will be doing everything we can to attract business and investment to Manitoba.

Our doors are open, and we are going to be going out and about trying to open some other doors to attract further investment here in Manitoba. We do know that we have assets

Il est très important que nous défendions les intérêts des Manitobains. C'est notre travail. Nous continuerons de le faire, au nom des Manitobains. On ne nous avait jamais donné l'impression qu'un projet de loi serait présenté de la sorte, mais puisque c'est le cas, nous devons désormais nous porter à la défense des Manitobains. C'est pourquoi nous sommes ici aujourd'hui. Je vous rappelle que c'est un comité composé de représentants de tous les partis qui l'a appuyé. Ce n'est donc pas une question d'allégeance politique. Il s'agit ici de défendre les intérêts de notre province.

Le sénateur Black : Je comprends très bien cela et, en tant que sénateur élu dans cette Chambre, je respecte le fait que vous avez des électeurs et que vous devez défendre énergiquement leurs intérêts, et c'est ce que vous faites.

Cependant, vous devez comprendre qu'il y a d'autres intérêts en jeu, et il pourrait ne pas être approprié de se servir d'Air Canada comme monnaie d'échange dans cette conversation. On est peut-être en désaccord sur ce point.

J'aurais une autre question concernant la situation de l'industrie aérospatiale au Manitoba. J'aimerais savoir pourquoi l'industrie n'a pas été en mesure d'attirer d'autres clients : les compagnies Delta, United et Qantas de ce monde. Il y a 300 ou 400 compagnies aériennes partout dans le monde. Pourquoi l'industrie tient-elle à ce point à cette mesure de protection alors que vous n'avez pas pu vous en servir dans le secteur privé, en utilisant les règles du secteur privé?

M. Cullen : Merci beaucoup, monsieur le sénateur. J'apprécie votre question. Comme vous le savez, nous sommes un nouveau gouvernement. Cela ne fait que sept semaines que nous sommes au pouvoir. Je peux vous garantir que mon portefeuille est touché par le fait qu'on essaie de stimuler l'économie de la province. Nous venons à peine d'entamer le dialogue avec de nombreuses entreprises partout dans le monde, mais chose certaine, nous aimerions attirer des entreprises au Manitoba.

L'industrie aérospatiale est très importante pour le Manitoba. Comme je l'ai mentionné, nous avons 5 400 emplois directs ici et d'autres secteurs directement liés à l'industrie aérospatiale dans la province. Il y a beaucoup de travaux de recherche qui sont effectués au Manitoba dans ce domaine.

Nous avons un groupe d'entreprises très novateur ici qui travaille étroitement avec l'industrie aérospatiale, et nous croyons qu'il y a beaucoup de synergies au Manitoba pour l'industrie. En tant que nouveau gouvernement, nous montrons que nous sommes ouverts aux affaires et que nous voulons attirer des entreprises ici, au Manitoba. Chose certaine, c'est le mandat que nous a confié notre premier ministre, et nous ferons tout notre possible pour y attirer des investissements.

Nos portes sont grandes ouvertes, et nous tenterons d'en ouvrir d'autres afin de stimuler davantage l'investissement ici dans la province. Nous savons que nous avons des ressources, notamment

here in terms of buildings, and we also have assets here in terms of labour. We look forward to having discussions with companies where these assets, both on the building side and the labour side, can be best utilized.

Senator Pratte: This question is directed to the ministers. You want to ensure a net economic benefit to Manitoba. Wouldn't the opening of a maintenance centre of excellence, with the creation of at least 150 high-skilled jobs in Winnipeg, qualify as a net economic benefit for Manitoba?

Ms. Stefanson: I think the important thing to remember here is that prior to this, we were not aware that legislation was going to be brought forward at all. We are in very good discussions with Air Canada, but those are separate and apart from this. This is a bill that is before Parliament, where there has been, at one point in time, an indication that there is a net benefit to Manitobans by an agreement between a previous federal Liberal minister, as well as the previous government. We just want to ensure that that net economic benefit is adhered to, and that's why we're here before the committee today. Right now we have been given no indication by the federal Liberals that they plan on living up to those commitments that were made prior to us becoming part of this government.

Senator Pratte: Are you not concerned that if Bill C-10 is not passed before the summer recess and before the end of the delay of the decision of the Supreme Court for the permission to appeal for Air Canada, that would threaten the creation of centres of excellence in Winnipeg and Montreal, and therefore the 150 jobs in Winnipeg and the 1,000 jobs in Montreal might simply disappear?

Ms. Stefanson: I appreciate the question, senator, and I know you and I have had a discussion about this. I will tell you that the way the act is written right now, there is no guarantee that those jobs will remain in Manitoba at any time. That is our main concern here. Until we are assured by the federal Liberals, who have introduced this bill, that there is a net economic benefit to Manitoba, we will continue to oppose this. As it stands right now, we don't see anything before us that indicates that that is the case.

Senator Pratte: I understand your point of view, but, with respect, I think your strategy is a very high-risk one. Thank you very much.

Senator Eggleton: Following up on the questions asked by Senator Black and Senator Pratte, I'm having a little difficulty coming to grips with why we're using a legislative tool on a private sector corporation that's in competition with other private sector corporations, like WestJet, where there's no requirement of those other corporations, but there would be a requirement of this one. They're arguing it's been almost three decades that they've been a private corporation. I know their history is as a Crown corporation, but they're now a private sector corporation and they have to compete with these other airlines in Canada and internationally.

au chapitre des immeubles et de la main-d'œuvre. Nous sommes impatients de discuter avec les entreprises afin de déterminer comment nous pouvons optimiser ces avoirs.

Le sénateur Pratte : Ma question s'adresse aux ministres. Vous voulez vous assurer que le Manitoba tirera un avantage économique net. L'ouverture d'un centre d'excellence pour l'entretien d'aéronefs et la création d'au moins 150 emplois hautement spécialisés à Winnipeg ne constitueraient-ils pas un avantage économique net pour le Manitoba?

Mme Stefanson : Je pense qu'il ne faut pas oublier ici que nous n'étions pas du tout au courant qu'un projet de loi allait être déposé. Nous sommes en pourparlers avec Air Canada, mais ce sont des discussions distinctes. Il s'agit d'un projet de loi dont le Parlement est saisi et où à un certain moment, on nous a indiqué qu'il y aurait un avantage net pour les Manitobains par un accord conclu entre un ancien ministre libéral fédéral et l'ancien gouvernement. Nous voulons simplement nous assurer qu'on respecte cet engagement, et c'est pourquoi nous comparaissons devant vous aujourd'hui. À l'heure actuelle, les libéraux fédéraux ne nous ont pas du tout indiqué qu'ils comptaient donner suite à ces engagements qui ont été pris avant notre arrivée au pouvoir.

Le sénateur Pratte : Si le projet de loi C-10 n'est pas adopté avant le congé estival et avant la fin du délai de la décision de la Cour suprême pour la permission d'appel d'Air Canada, ne craignez-vous pas que cela mette en péril la création des centres d'excellence à Winnipeg et à Montréal et, par conséquent, que cela risque de faire disparaître les 150 emplois à Winnipeg et les 1 000 emplois à Montréal?

Mme Stefanson : Je vous remercie de votre question, sénateur, et je sais que nous avons déjà eu une discussion à ce sujet. Je vous ferai remarquer que, selon le libellé actuel de la loi, il n'y a aucune garantie que ces emplois resteront au Manitoba. C'est notre principale préoccupation. Tant que les libéraux du gouvernement fédéral, qui ont déposé ce projet de loi, ne nous auront pas garanti que le Manitoba tirera un avantage économique net, nous continuerons de nous opposer à ce projet de loi. À l'heure actuelle, il n'y a rien qui nous indique que ce soit le cas.

Le sénateur Pratte : Je comprends votre point de vue, mais, sauf le respect que je vous dois, je considère que votre stratégie est très risquée. Merci beaucoup.

Le sénateur Eggleton : Pour revenir aux questions posées par les sénateurs Black et Pratte, je dois dire que j'ai un peu de mal à comprendre pourquoi nous utilisons un outil législatif dans le cas d'une société privée qui est en concurrence avec d'autres entreprises du secteur privé, comme WestJet, qui ne fait face à aucune exigence comme celle-ci. Air Canada affirme qu'elle est une société privée depuis près de trois décennies. Je connais son histoire à titre de société d'État, mais maintenant qu'elle est une société privée, elle doit rivaliser avec d'autres compagnies aériennes au Canada et à l'échelle internationale.

I can understand that governments do provide incentives for creating jobs, but this is a legislative tool. Bill C-10 is a legislative requirement with respect to changing the three cities to three provinces. But if we were going to have this kind of bill to still force this on Air Canada, wouldn't it be better to say "Canada," rather than "three provinces" to allow for the competition to go wherever it can within the country? If we had any provision for this at all in legislation, wouldn't it be better to just say "Canada?"

Ms. Stefanson: The Air Canada Public Participation Act originally came into force back in the late 1980s. It was as a result of what took place at the time to ensure that there were jobs in Manitoba. So this goes way back in history.

We have no problem with taking steps which partially modernize that act. We agree with that, in fact. Certainly we have no problems with the changes in geographical scope. We do take issue with the fact that there was an act originally before Parliament many years ago that brought jobs to Manitoba, and right now this act takes any guarantee of those jobs away, without any sort of indication at all from the federal government of compensation or net economic benefit for Manitoba. For us, as the newly elected Government of Manitoba, we don't believe that's in the best interest of Manitobans.

Mr. Rebeck: Yes, we have huge concerns with that. This act was formed when Air Canada moved from a Crown corporation to a private entity. It came in that deal when they got the assets of a Crown corporation. There were some strings attached. Those strings attached were to provide good Canadian jobs and keep them in Canada. They picked some geographic regions. I wasn't at the table at that time, so I'm not exactly sure how we were chosen, but we were, our province in particular. It was promised that we would maintain good Canadian jobs. It was part of the deal.

I'm not surprised that the board of Air Canada today is asking government to be released from those deals. We don't want to live up to those obligations any longer. That's a fair argument for a board to make. However, for people representing Canadians, that's not a fair request. The deal when they got to become a private entity was that they would live up to the agreement to keep good jobs in Canada in specific regions. That work is still required. It's not like we've evolved to the point where the planes are repairing themselves. It still has to be done somewhere. They want to be relieved of providing good Canadian jobs. That's wrong, and that's why we take great opposition to this. There needs to be that.

They are not putting the centres for excellence in the legislation. They're not saying we want to replace them with centres of excellence and provide good jobs. They're kind of dangling that on the side and distracting us by blending that in. We want this, and maybe this might be something we may do that

Je peux comprendre que les gouvernements offrent des incitatifs à la création d'emplois, mais il s'agit ici d'un outil législatif. Le projet de loi C-10 propose d'inclure les trois provinces plutôt que les trois villes. Si nous adoptons ce projet de loi, ne serait-il pas préférable de parler du « Canada » plutôt que des « trois provinces », pour permettre à la concurrence d'aller où elle veut à l'intérieur du pays? Vaudrait-il mieux parler du Canada en entier?

Mme Stefanson : La Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada est initialement entrée en vigueur dans les années 1980. En fait, c'était le fruit des efforts déployés à l'époque pour veiller à ce qu'il y ait des emplois au Manitoba. Cela ne date donc pas d'hier.

Nous n'avons aucune objection à moderniser en partie la loi. En fait, nous sommes même d'accord. Nous n'avons rien contre le fait de modifier la portée géographique. Ce qui nous pose problème, c'est le fait qu'il y a eu une loi, dont le Parlement a été saisi il y a de nombreuses années, qui a amené des emplois au Manitoba, et aujourd'hui, cette loi nous enlève cette garantie, et ce, sans que le gouvernement fédéral nous ait indiqué que le Manitoba aurait une quelconque compensation ou un avantage économique net. Pour nous, en tant que gouvernement nouvellement élu, nous ne croyons pas que ce soit dans l'intérêt des Manitobains.

M. Rebeck : Effectivement, cela nous préoccupe énormément. Cette loi a été adoptée lorsqu'Air Canada est devenue une entité privée. Cela faisait partie de l'entente lorsqu'elle a obtenu les actifs d'une société d'État. C'était assorti de certaines conditions, notamment celle d'offrir de bons emplois aux Canadiens et de les garder au Canada. On a choisi des régions géographiques. Je n'étais pas à la table des négociations à l'époque, alors je ne sais pas exactement comment cela s'est passé, mais notre province y était. On nous a promis qu'on maintiendrait de bons emplois au Canada. Cela faisait partie de l'entente.

Je ne suis pas surpris que le conseil d'administration d'Air Canada demande au gouvernement d'être libéré de ses obligations. Il a raison de présenter ces arguments. Toutefois, nous représentons les Canadiens, et nous considérons que ce n'est pas une demande équitable. Lorsqu'elle est devenue une entité privée, Air Canada s'était engagée à garder de bons emplois au Canada dans des régions précises. Ces travaux sont toujours nécessaires. Ce n'est pas comme si les aéronefs pouvaient désormais se réparer tout seuls. Ils doivent être réparés quelque part. La société veut être libérée de son obligation d'offrir de bons emplois aux Canadiens. Ce n'est pas une bonne chose, et c'est la raison pour laquelle nous nous y opposons vigoureusement.

Les centres d'excellence ne sont pas prévus dans le projet de loi. On ne dit pas qu'on veut les remplacer par des centres d'excellence et offrir de bons emplois. On nous présente quelque chose pour nous distraire. C'est quelque chose que nous voulons, et peut-être que cela pourrait permettre de concilier certains intérêts. C'est de

may balance some of it. That's BS. A deal was made and commitments and obligations that quite frankly haven't been lived up to, and they need to be.

Senator Lankin: Thank you very much. To the ministers, as I'm listening to you, I hear that you're having discussions with Air Canada. I am wondering what kind of discussions those are with respect to the centre of excellence and what kind of assurances they have or have not given to you. What kind of timelines are they committing to or not committing to?

Secondly, your insistence on the net economic benefit is directed towards your discussions with the federal government. Do I take it from that that you're looking for an economic commitment that may not involve the actual Air Canada jobs and the machinist jobs we've been talking about, that there are alternatives that you're maybe discussing? I'm a bit confused about what your actual demand is of both Air Canada and the federal government.

Ms. Stefanson: I want to thank the senator for the question. It is an important one. Bill C-10 has come about as a result of the federal Liberal government introducing this. Again, we don't have any problem with the modernization of the act, with the change of the scope or the change in the geographical scope. But what we do have a problem with is that this does not have a net economic benefit for Manitobans. You've heard us say that.

What we're looking for is to ensure that does take place. We have heard nothing from the federal government to assure Manitobans that will take place. This act no longer requires Air Canada to supply those 400 jobs in Manitoba. When you take something away as a result of legislation introduced, it's only fair to ensure that there's a net economic benefit to that province. It's just fairness that we're asking for. We're not asking for anything beyond that. We want to develop a good relationship, as partners with the federal government. We are looking forward to that. Right now we're not getting those assurances from the federal government.

Senator Lankin: If I may, a supplementary.

So if the federal government were to commit to some kind of economic investment program in partnership with you that may not include unionized jobs for machinists in the aircraft maintenance industry, am I correct to understand that it could be something entirely different that you would potentially look at and consider?

Ms. Stefanson: Yes. We're looking for further training and jobs for Manitoba that again will supply that net economic benefit for us. That's exactly what we are looking for. I don't know if you want to add anything to that, minister?

Mr. Cullen: We firmly believe there's opportunity for further development in the aerospace business here in Manitoba. We'd certainly like to see a commitment from the federal

la foutaise. Une entente a été conclue et on a pris des engagements, mais en toute honnêteté, ces engagements n'ont pas toujours été respectés, et ils doivent l'être.

La sénatrice Lankin : Merci beaucoup. Je m'adresse maintenant aux ministres. D'après ce que vous avez dit, vous tenez des discussions avec Air Canada. J'aimerais savoir quelle est la nature de ces discussions concernant le centre d'excellence. Vous a-t-on donné des garanties? A-t-on fixé des échéanciers?

Ensuite, votre insistance sur les retombées économiques nettes est dirigée vers vos discussions avec le gouvernement fédéral. Dois-je en déduire que vous envisagez un engagement économique sans rapport, peut-être, avec les emplois réels à Air Canada et les emplois des machinistes dont nous parlions; que vous discutez peut-être de solutions de rechange? Je ne saisis pas trop vos exigences à l'égard d'Air Canada et du gouvernement fédéral.

Mme Stefanson : Je tiens à remercier la sénatrice pour son importante question. Le projet de loi C-10 est le fait du gouvernement libéral fédéral. Encore une fois, nous n'avons rien à redire contre la modernisation de la loi, son changement de portée ou le changement de portée géographique. Mais, pour nous, le problème est l'absence de retombées économiques nettes pour les Manitobains. Ça, nous l'avons dit.

Ce que nous cherchons, c'est l'assurance qu'il y en aura. Nous n'avons pas entendu le gouvernement fédéral assurer aux Manitobains qu'il y en aura. Le projet de loi n'exige plus qu'Air Canada fournisse ces 400 emplois au Manitoba. Quand une nouvelle loi entraîne une perte, c'est la moindre des choses d'assurer à la province des retombées économiques nettes. Nous ne réclamons que justice. Rien d'autre. Nous voulons nouer de bonnes relations, des relations de partenariat avec le gouvernement fédéral. Nous nous en réjouissons d'avance. Actuellement, nous ne recevons aucune de ces assurances du gouvernement fédéral.

La sénatrice Lankin : Une question supplémentaire, si vous permettez.

Alors, si le gouvernement fédéral devait s'engager dans une sorte de programme d'investissements économiques en partenariat avec vous, qui pourrait ne pas englober les emplois syndiqués des machinistes de l'industrie de l'entretien des avions, ai-je raison de penser que vous seriez susceptible d'examiner et d'envisager une solution complètement différente?

Mme Stefanson : Oui. Nous voulons, pour le Manitoba, de la formation et des emplois qui, encore une fois, auront pour nous des retombées économiques nettes. C'est exactement ce que nous recherchons. Vous voulez ajouter quelque chose?

M. Cullen : Nous sommes persuadés que l'aérospatiale peut continuer de se développer ici, au Manitoba. Il est sûr que nous aimerions que le gouvernement fédéral s'engage à cet égard. Nous

government on that side. We're certainly prepared to be at the table to discuss options, certainly in the aerospace business and outside of the aerospace business. We think we've got a lot of optimism in the economic environment here in Manitoba.

We're willing to be at the table with the Liberal government. It would be nice to have an open, honest discussion about what those opportunities might look like. Up to this point in time, we haven't had that. That's why we, as a government, are frustrated. Certainly from Mr. Rebeck's position, he's obviously very frustrated. That's where we are in this discussion. We've had a lack of discussion with the current federal government.

Senator Greene: Thank you very much. Isn't it reasonable to say that all this legislation does is confirm reality? It allows to happen legally, I suppose, what is happening anyway and what has to continue to happen if Air Canada is to be a competitive airline around the world.

Ms. Stefanson: Again, we have no problem with parts of this act, the modernization of it or the geographical scope. But when there is a specific area that takes away something which has been entrenched in legislation at the federal level since the late 1980s, we know, of course, that there needs to be some modernization to that act. But at the same time, there is something that was in place in Manitoba that is no longer going to be the case as a result of the passage of Bill C-10. That's why we wanted to slow down the passage of this bill until such time as we're reassured as Manitobans that there's been a net economic benefit to us. Right now we have not been assured of that.

Senator Pratte: I think Mr. Rebeck wanted to add something.

The Deputy Chair: I'm sorry. Mr. Rebeck, please feel free.

Mr. Rebeck: They're all interesting questions, but at the end of the day, the interests of Canadians are that they had a deal that was struck when they privatized a Crown corporation — namely, that there would be obligations to create good Canadian jobs. We're throwing away those obligations. We're not living up to providing that service to Canadians. We're relaxing that to the point that it's not a requirement at all.

I would argue strongly for respecting, if a geographic area had some deal and commitment, that it should be honoured. Even more broadly, Canadians have an expectation that those who represent and serve us look out for our interests, and this bill does nothing for Canadians. This bill only advances the requests of what used to be a Crown corporation and had a deal in place to say, "Let's forget about that deal now, and let us go about and do our business." That doesn't do anything for Canadians.

We want to protect jobs. We want to keep them as good Canadian jobs. There were commitments to regions that they have ignored, and we want them to live up to them.

sommes certainement prêts à discuter d'options, certainement pour l'aérospatiale et ailleurs. Nous croyons déceler ici, au Manitoba, beaucoup d'optimisme pour le climat économique.

Nous voulons discuter avec le gouvernement fédéral. Il serait bon d'avoir une discussion franche et honnête sur les éventuelles possibilités. Jusqu'ici, il n'y en a pas eu. Voilà qui explique la déception de notre gouvernement. M. Rebeck, si on se fie à sa position, est certainement très déçu. Nous en sommes là. Il n'y a pas eu de discussions avec le gouvernement fédéral.

Le sénateur Greene : Merci beaucoup. N'est-il pas raisonnable d'affirmer que toute loi confirme la réalité? Elle permet à un phénomène qui, de toute manière, se produit, de le faire en respectant la loi et, je suppose, ce qui doit continuer d'arriver si on veut qu'Air Canada soit un transporteur capable d'affronter la concurrence mondiale.

Mme Stefanson : Encore une fois, nous n'avons rien à dire contre certaines parties du projet de loi, la modernisation de la loi ou sa portée géographique. Mais quand une disposition précise retranche ce qui faisait partie d'une loi fédérale depuis la fin des années 1980, nous savons, bien sûr, que cette loi a besoin d'être modernisée, mais, en même temps, le Manitoba y perdra quelque chose. C'est pourquoi nous voulions ralentir son adoption tant que les Manitobains ne seraient pas rassurés par l'obtention de retombées économiques nettes. Actuellement, nous n'en avons obtenu aucune assurance.

Le sénateur Pratte : Je pense que M. Rebeck voulait ajouter quelque chose.

Le vice-président : Je suis désolé. Monsieur Rebeck, faites comme chez vous.

M. Rebeck : Toutes ces questions sont intéressantes, mais, en fin de compte, les Canadiens ont conclu une entente dans leur intérêt quand ils ont privatisé une société d'État — c'est-à-dire qu'il y avait obligation de créer de bons emplois au Canada. Nous nous débarrassons de ces obligations. Nous ne sommes pas fidèles à la promesse de fournir ce service aux Canadiens. Nous assouplissons nos exigences au point de les dénaturer complètement.

Je plaide vigoureusement pour le respect de l'entente et de l'engagement dont bénéficiait une région. Il faut les honorer. De façon encore plus générale, les Canadiens s'attendent à ce que leurs représentants, qui sont à leur service, veillent à leurs intérêts, et ce projet de loi ne fait rien pour eux. Il sert seulement les demandes d'une ancienne société d'État avec qui on a conclu un accord et qui veut qu'on oublie désormais cet accord et qu'on la laisse vaquer à ses affaires. Les Canadiens n'en retirent rien.

Nous voulons protéger les emplois. Nous voulons qu'ils demeurent de bons emplois canadiens. L'entreprise a oublié certains de ses engagements envers les régions, et nous voulons qu'elle les honore.

I think those are reasonable expectations for us to call on, because that was the deal.

Senator Unger: Minister, when did your government first become aware of Bill C-10? What's the timeline?

A supplementary to that: Do you feel that negotiations in good faith are happening, or is it just some promises that may or may not happen?

Ms. Stefanson: Thank you for your question. It is a very good one. We were made aware of this right away — as soon as we took over government. As you know, we've only been in for — I think it's been seven weeks now. As soon as we were made aware, I know there was a deadline for presentations at the committee that was pretty much just a couple of days later, and we felt it was very important to make this presentation very early on in our mandate — as soon as we possibly could. That's why Mr. Rebeck and I did a presentation before the standing committee in the House of Commons on this, and it's why we're back here again, several weeks later.

Very little dialogue has taken place. As I understand, there might be some taking place now, and that's a good thing. We want to develop a good relationship with the federal government moving forward, as far as its concern goes of ensuring a net economic benefit for Manitoba. That's what Manitobans elected us for, and we're here before the committee to ensure that does take place.

It's still my hope that will happen prior to this bill being passed. I'm hoping that there is some time for that to take place. I am concerned that there has been very little dialogue — not without us trying to have a dialogue on this and trying to ensure that net economic benefit for Manitobans, but we just haven't had that reciprocal discussion with the federal government, and that is concerning to us.

We look forward to any discussions that we can have, and we look forward to some sort of a commitment from the federal government to ensure that economic benefit to Manitoba.

Senator Unger: I have another short question, and that concerns a reported class action lawsuit seeking up to \$1 billion, which has been filed by former Aveos employees against Air Canada and the Government of Canada. In your opinion, would these former employees of Aveos lose all recourse against Air Canada and the governments of Quebec and Canada if Bill C-10 receives Royal Assent as tabled? If not, why not?

Ms. Stefanson: Sorry, who was that directed to?

Senator Unger: Anyone who wants to answer. Maybe the minister.

Mr. Cullen: I'm not sure what the ramifications could be. That's not something we've discussed at this time.

Senator Unger: All right.

The Chair: We'll do quick questions on a second round.

Je pense que nous exprimons des attentes raisonnables, parce que c'était ce qui avait été convenu.

La sénatrice Unger : Madame la ministre, quand votre gouvernement a-t-il pris connaissance du projet de loi C-10? Quelles étaient les circonstances?

Question supplémentaire : Avez-vous l'impression que les négociations se déroulent de bonne foi ou qu'il s'agit seulement de promesses peut-être vaines?

Mme Stefanson : Je vous remercie pour cette excellente question. Nous en avons été avertis dès le début — dès notre arrivée au pouvoir. Comme vous le savez, ce n'est que depuis... Je pense que cela fait maintenant sept semaines. Quand nous l'avons su, il restait quelques jours avant la date limite pour la communication du texte des exposés au comité. Nous avons tout de suite vu la très grande importance, très tôt au début de notre mandat, de rédiger cet exposé, le plus tôt possible. Voilà pourquoi M. Rebeck et moi avons fait un exposé devant le comité permanent de la Chambre des communes, et que nous sommes de retour, quelques semaines plus tard.

Il y a eu très peu de dialogue. Si j'ai bien compris, il pourrait y en avoir un maintenant, et c'est bien. Nous voulons nouer de bons rapports avec le gouvernement fédéral tant qu'il s'agira d'assurer des retombées économiques nettes au Manitoba. C'est la raison pour laquelle les Manitobains nous ont élus, et nous sommes ici pour que cela se produise.

Je conserve l'espoir que cela arrivera avant l'adoption du projet de loi. J'espère qu'il reste du temps pour le faire. Le peu de dialogue qu'il y a eu m'inquiète. Ce n'est pas pour nous faute d'avoir essayé ni faute d'avoir essayé d'assurer, pour les Manitobains, des retombées économiques nettes, mais l'absence de réciprocité, à ce niveau, avec le gouvernement fédéral, nous inquiète.

Nous espérons avoir toutes les discussions que nous pourrions avoir et obtenir du gouvernement fédéral une sorte d'engagement pour assurer au Manitoba des retombées économiques.

La sénatrice Unger : J'ai une autre petite question, sur un recours collectif qui aurait été intenté par d'anciens employés d'Aveos, qui réclament 1 milliard de dollars à Air Canada et au gouvernement du Canada. D'après vous, ces employés perdraient-ils toute possibilité de recours contre Air Canada et les gouvernements du Québec et du Canada si le projet de loi C-10 non modifié recevait la sanction royale? Sinon, pourquoi?

Mme Stefanson : Pardon, vous la posiez à qui?

La sénatrice Unger : À qui voudra répondre. Peut-être à monsieur le ministre.

M. Cullen : Je ne sais pas trop ce qu'il en adviendra. Nous n'en avons pas encore discuté.

La sénatrice Unger : Très bien.

Le président : Pour le deuxième tour, nous poserons de petites questions.

Senator Plett: Ministers, let me echo something you said. Your job is to stand up for Manitoba, and you're doing a fine job of it, and I encourage you to keep standing up for Manitobans. This is first and foremost your job. The fact of the matter is that even though my colleague seemed to think that wasn't, we have all been appointed — and I say we have all been appointed — to represent our provinces, first and foremost; we are Canadians senators representing our province. So I encourage you to stand up for my province of Manitoba, as I know you will.

Minister Stefanson or Minister Cullen, Senator Pratte seemed to suggest that if we didn't pass this bill here in the next few days, the bill would die. I didn't hear you asking us to kill the bill. I heard you asking us to make sure it didn't pass until something happened. Senator Pratte is new to this committee; he doesn't remember when we sat until the third week of July a few years ago. I would suggest there's not that much danger yet, just because today is Monday and we want to rise on Wednesday. We may all be here in July, working for the benefit of all Canadians and Manitobans.

Minister, did you ask us to kill the bill or just make sure it didn't pass until Manitoba had realized their net benefit?

Ms. Stefanson: Again, there are certainly parts of the bill that we respect and we agree with, such as the modernization of the act, as well as the change in the geographical scope.

But you're quite right, senator. We're just asking that the bill not be rushed through until such time as we're able to have the dialogue with the federal government and be assured by the federal government that there will be an economic benefit to Manitoba. That is exactly why we're here.

Again, there are components of it that we don't disagree with — that we believe could strengthen the act — but there are also components that have a negative impact on our province, and we will continue to stand up and do our job for Manitobans.

Senator Plett: As a Manitoban taxpayer, I thank you for that.

Senator Pratte: It's not a question. I just wanted to specify the timing issue here. I know full well that the bill will not die even if we delay, but timing is an issue. The Supreme Court will decide on July 15 if we're not to give Air Canada the permission to appeal. If they don't, then the Court of Appeal of Quebec decision stands, and that could have a major impact, including killing the centres of excellence for Winnipeg and Montreal. That would make these jobs disappear.

The Deputy Chair: Thank you, Senator Pratte, for bringing us up to date on the situation.

To our witnesses, I'd like to thank Deputy Premier Stefanson, Minister Cullen and Mr. Rebeck for participating in the hearings.

Le sénateur Plett : Chers ministres, permettez-moi de reprendre vos propos. Votre travail est de défendre le Manitoba, ce que vous faites très bien. Tenez bon! C'est votre travail avant tout. En fait, même si l'un de mes collègues semblait penser le contraire, nous avons tous été nommés, et j'insiste là-dessus, pour représenter chacun sa province, d'abord et avant tout; nous sommes des sénateurs canadiens qui représentent chacun sa province. Je vous encourage donc à prendre la défense de ma province le Manitoba, et je sais que vous le ferez.

Madame Stefanson ou monsieur Cullen, mon collègue Pratte a semblé laisser entendre que si nous n'adoptons pas ce projet de loi dans les jours à venir, il mourrait au *Feuilleton*. Je ne vous ai pas entendus demander de le torpiller, mais de sursoir à son adoption tant que rien ne surviendrait. Le sénateur Pratte est un nouveau; il ne se rappelle pas quand nous avons siégé jusqu'à la troisième semaine de juillet, il y a quelques années. Cela ne risque pas tant d'arriver, encore, seulement parce qu'aujourd'hui nous sommes lundi et que nous voulons ajourner mercredi. Nous pouvons bien nous retrouver tous ici en juillet, au service de tous les Canadiens et de tous les Manitobains.

Madame la ministre, nous avez-vous demandé de torpiller le projet de loi ou de ne pas l'adopter tant que le Manitoba n'aura pas obtenu ses retombées nettes?

Mme Stefanson : Encore une fois, il est sûr que nous respectons certaines parties du projet de loi, avec lesquelles nous sommes d'accord, comme sa modernisation, ainsi que le changement de sa portée géographique.

Mais vous avez raison. Nous demandons seulement de ne pas précipiter l'adoption du projet de loi, tant que nous ne pourrions pas établir le dialogue avec le gouvernement fédéral et obtenir de lui l'assurance de retombées économiques pour le Manitoba. C'est exactement pour cette raison que nous sommes ici.

Encore une fois, nous ne sommes pas d'accord avec certaines dispositions du projet de loi, qui, croyons-nous, pourraient renforcer la loi, mais il y en a d'autres, aussi, qui sont nuisibles pour notre province, et nous continuerons de défendre les Manitobains et de travailler pour eux.

Le sénateur Plett : Je suis contribuable manitobain et je vous en remercie.

Le sénateur Pratte : Je n'ai pas de question. Je voulais seulement préciser l'échéancier. Je sais très bien que le projet de loi ne mourra pas au *Feuilleton*, même si nous en retardons l'adoption, mais il y a un délai à respecter. La Cour suprême décidera, le 15 juillet, si nous devons refuser à Air Canada l'autorisation de faire appel. Sinon, la décision de la Cour d'appel du Québec tient, et elle pourrait avoir des conséquences importantes, notamment la fin des centres d'excellence à Winnipeg et Montréal. Elle ferait disparaître ces emplois.

Le vice-président : Merci, cher collègue, d'avoir fait le point sur la situation.

Madame et messieurs les témoins, je vous remercie de votre participation.

Let me introduce the members of our next panel. From the International Association of Machinists and Aerospace Workers, we have David Chartrand, Quebec Coordinator; and Fred Hospes, President and Directing General Chairperson, District Lodge 140. And from the Aerospace Industries Association of Canada, we have Jim Quick, President and Chief Executive Officer.

Mr. Chartrand and Mr. Hospes will share their speaking time, and then Mr. Quick will speak, followed by questions from senators.

Fred Hospes, President and Directing General Chairperson, District Lodge 140, International Association of Machinists and Aerospace Workers: We would like to thank the committee for this opportunity to appear to present our views on Bill C-10. The IAMAW is the largest union at Air Canada, representing 8,000 workers. We also represent the 2,600 Aveos workers who lost their jobs.

When Air Canada was privatized in 1988 through the Air Canada Public Participation Act, we raised our concerns that Air Canada would move its maintenance and overhaul operations outside Canada. The Progressive Conservative government of the day responded with legislation requiring Air Canada to maintain operational and overhaul centres in Montreal, Mississauga and Winnipeg. In addition, the government and Air Canada stated publicly that the act guaranteed that aircraft heavy maintenance overhaul employment would be maintained and even grow in those communities.

We have serious concerns with the introduction of Bill C-10. In particular, clause 1(2) of the bill explicitly allows Air Canada to change the type or volume of any and all of its aircraft maintenance work as well as the level of employment. It's very disturbing that the Liberal government brought this bill forward with no public consultation in an obvious attempt to render the recent Quebec court decisions irrelevant. Bill C-10 will simply allow Air Canada to move all of its maintenance and overhaul work abroad. This puts at risk thousands of good-paying, highly skilled, high-tech Canadian jobs for decades to come.

The current version of this proposed legislation is too vague. It takes away any leverage that any government currently has to maintain Canadian jobs in this industry. Under the current act, Air Canada's profits since 2012 were \$53 million, \$350 million, \$531 million, \$1.22 billion and \$101 million in the first quarter of 2016.

We urge this committee to send Bill C-10 back to the house with the following recommendations:

First, maintain, at a minimum, levels and volume of maintenance in the provinces of Canada where it currently performs maintenance activities.

Permettez-moi de vous présenter les membres du nouveau groupe de témoins. Nous accueillons les représentants de l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale, M. David Chartrand, coordonnateur québécois de l'association et M. Fred Hospes, directeur et président général du district 140. Nous accueillons aussi le représentant de l'Association des industries aérospatiales du Canada, M. Jim Quick, qui en est le président et chef de la direction.

MM. Chartrand et Hospes se partageront entre eux leur temps de parole, nous entendrons ensuite M. Quick, puis nous irons aux questions.

Fred Hospes, directeur et président général du district 140, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale : Nous remercions le comité de nous avoir invités à présenter notre point de vue sur le projet de loi C-10. Notre association est le premier syndicat à Air Canada par le nombre de syndiqués. Nous représentons 8 000 travailleurs. Nous représentons aussi les 2 600 travailleurs d'Aveos qui ont perdu leur emploi.

Quand Air Canada a été privatisée, en 1988, par l'adoption de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada, nous avons exprimé nos craintes qu'elle ne délocalise à l'étranger ses opérations d'entretien et de révision. La réaction du gouvernement progressiste-conservateur de l'époque a été d'adopter une loi exigeant d'Air Canada le maintien de ses centres opérationnels et de révision à Montréal, à Mississauga et à Winnipeg. En outre, le gouvernement et Air Canada ont publiquement déclaré que la loi garantissait le maintien et même la croissance, dans ces localités, de l'emploi consacré à l'entretien lourd et à la révision des avions.

L'adoption du projet de loi C-10 nous inspire de fortes craintes. Son paragraphe 1(2), notamment, autorise explicitement Air Canada à modifier le type ou le volume d'une ou de plusieurs de ses activités d'entretien d'aéronefs ainsi que le niveau d'emploi rattaché à ces activités. Il est très troublant que le gouvernement fédéral ait déposé le projet de loi sans avoir consulté le public, dans une tentative évidente de neutraliser les jugements récents de la Cour du Québec. Le projet de loi C-10 autorisera simplement Air Canada à délocaliser à l'étranger ses activités d'entretien et de révision, ce qui met en péril des milliers d'emplois au Canada, dans les hautes technologies, des emplois rémunérateurs, hautement qualifiés, pour des décennies à venir.

La version actuelle du projet de loi est trop vague. Elle dépouille le gouvernement de toute influence pour conserver les emplois canadiens dans cette industrie. Sous le régime de la loi en vigueur, les profits d'Air Canada sont passés successivement de 53 millions, en 2012, à 350, à 531, puis à 1 220 millions de dollars et, enfin, au premier trimestre de 2016, à 101 millions.

Nous incitons vivement le comité à renvoyer le projet de la loi à la Chambre avec les recommandations suivantes :

Premièrement, maintenir au moins les niveaux et le volume d'entretien dans les provinces du Canada où la société se livre à des activités d'entretien.

Second, contribute to the creation of centres of excellence in Quebec and Manitoba, while maintaining the current level of employment in any and all of those activities across Canada. Specifically, the corporation shall contribute to the creation of a centre of excellence in Quebec providing heavy maintenance of aircraft for at least 20 years, generating at least 1,000 jobs over 15 years.

Third, contribute to the creation of a centre of excellence in Manitoba by providing with three of its aviation suppliers and partners, generating at least 150 jobs.

Fourth, re-establish its former heavy maintenance and overhaul presence in Canada by repatriating the 2,600 highly skilled maintenance jobs lost following the bankruptcy and liquidation of Aveos. The corporation will require a completion date for this undertaking of no later than January 2019.

Bill C-10 endangers the livelihood of the Canadian MRO industry. Our proposed amendments force Air Canada to back up its vague promises of future jobs, while protecting the current industry and securing future employment.

Finally, we ask this committee to put forward and support these recommendations for the good of the sector and the good of the country.

David Chartrand, Quebec Coordinator, International Association of Machinists and Aerospace Workers: Thank you, honourable senators, for having us here today. In essence, Mr. Hospes said what we would like from this committee. We would like amendments, and we'd like things to remain as guarantees that we obtain and continue to do the work we do now and that we get back the work we used to do. I'm going to speak about two issues.

When a bunch of information is thrown at you about something that has been happening over the course of 20 years, sometimes you need somebody to bring things back into perspective and make people understand what the real issues are. In this case, it's been thrown at us that if we oblige or force Air Canada to do their own maintenance like they used to do, we will put them back under the Companies' Creditors Arrangement Act. I would argue that is false. The reason that Air Canada went under CCAA was not because of its maintenance. Never at any point has it been said that was the sole reason it happened. I would like to take people back in history and try to go through this as quickly as possible. I'll also try to address some of the questions because there may be some on this.

The fiction is that Air Canada went into bankruptcy because of its maintenance operations. The fact is that when Air Canada went under CCAA, they declared it because, successively, we had what was called the perfect storm in the air transportation industry. We had 9/11, we had SARS, and we had fuel costs —

Deuxièmement, contribuer à la création de centres d'excellence au Québec et au Manitoba, tout en maintenant le niveau actuel d'emploi dans l'une ou plusieurs de ces activités au Canada. Plus précisément, la société doit contribuer à la création d'un centre d'excellence au Québec, qui assurera l'entretien lourd d'aéronefs pendant au moins 20 ans, en créant au moins 1 000 emplois en 15 ans.

Troisièmement, contribuer à la création d'un centre d'excellence au Manitoba avec le concours de trois de ses fournisseurs et partenaires dans l'aviation, ce qui créerait au moins 150 emplois.

Quatrièmement, restaurer sa présence dans le secteur de l'entretien lourd et de la révision au Canada par le retour au Canada de 2 600 emplois d'entretien hautement spécialisés qui ont été perdus après la faillite et la liquidation d'Aveos. Ça devra être chose faite pas plus tard qu'en janvier 2019.

Le projet de loi C-10 met en péril la survie de l'industrie canadienne de l'entretien, de la réparation et de la révision d'aéronefs. Les amendements que nous proposons obligent Air Canada à confirmer ses vagues promesses de création d'emplois tout en protégeant l'industrie actuelle et en sécurisant les emplois à venir.

Enfin, nous demandons au comité de proposer et d'appuyer ces recommandations, pour le bien du secteur et celui du pays.

David Chartrand, coordonnateur québécois, Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale : Mesdames et messieurs, je vous remercie de votre accueil. M. Hospes a essentiellement dit ce que nous aimerions obtenir de vous. Nous voudrions des amendements et le maintien de certaines garanties concernant le maintien de notre travail actuel et la récupération de celui que nous faisons. Je vais aborder deux questions.

Quand on se fait balancer une masse de renseignements sur une activité qui a lieu depuis 20 ans, on ressent parfois un besoin d'aide pour les relativiser et éclairer la vraie nature des enjeux. Dans le cas dont je parle, on nous a laissé entendre que si nous obligeons Air Canada à s'occuper de sa propre maintenance, comme elle avait l'habitude de le faire, nous allions l'assujettir à nouveau à la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Je le dis : c'est faux. Air Canada s'est mise sous la protection de cette loi pour d'autres motifs. Il n'a jamais été dit que c'était la seule explication. Revenons rapidement en arrière et essayons de voir ce qui s'est passé. En même temps, j'essaierai aussi de répondre à certaines questions qui risquent de se poser.

On croit à tort qu'Air Canada a déclaré faillite en raison de ses activités d'entretien. Le fait est qu'au moment où Air Canada s'est placée sous la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, ou LACC, c'était attribuable à une combinaison parfaite de facteurs dans le milieu du transport aérien. Il y a eu les

which are the majority of the expenses of an airline who operates — that shot up. Forty-five per cent of air transportation traffic went down after all these things happened at once.

You have the fact that Air Canada, once they took Canadian Airlines under them, took on a \$3.5 billion deficit. What has to be understood is that when, in 1988, this company privatized and the bill went through, there was no debt. The debt accumulated successively, afterwards, because of a bunch of different reasons, none of them being a maintenance issue. Today, I would say the pied piper is trying to lead you down the road where the maintenance is the problem and we may have to put Air Canada back into CCAA.

The maintenance was not only profitable — they couldn't have sold it if it wasn't — but it also won awards in 2012 and previous to that, and you will see that if you look on Air Canada's website. We had quick turnaround times, we were profitable, and we had letters of recommendation saying that we were doing a great job in the maintenance centres throughout Canada.

I don't believe, and I don't think that you should believe. I think that you should be given the proper information by the people who can furnish it to you on whether maintenance was profitable or not.

Now, fuel costs shot up 30 per cent. SARS caused a major impact, and I've got all kinds of information here for anyone in the Senate who would like it. We can give you that information.

We've got articles in the newspapers, whether it be *The Globe and Mail* or *Le Devoir* — French and English newspapers — that state these things.

Following the merger where Air Canada took control of Canadian, it assumed its massive debt, which was estimated at between \$3.4 million and \$3.5 million. Not once did you see maintenance being an issue on its own. Although labour costs were spoken of, it was just in general. It was never just the maintenance. It was just that in general, they believed the labour costs were more expensive.

The fact is turnaround times were great, the quality was great, the cost was competitive, and Air Canada won awards, and you can see that in 2002. ACTS, which was Air Canada Technical Services, was ranked top MRO, or maintenance, repair and overhaul, in Canada and fourth in North America by *Airline Business* magazine.

I think everybody here should understand that you're being given information that Air Canada will be put into a position where they'll go back into CCAA because of maintenance. It wasn't maintenance. That was not the issue. There were

événements du 11 septembre, le syndrome respiratoire aigu sévère, ou SRAS, puis la flambée des coûts du carburant — qui constituent le gros des dépenses d'un transporteur aérien en activité. Le trafic aérien a chuté de 45 p. 100 après la survenue de tous ces événements en même temps.

Il y a aussi le fait qu'au moment où Air Canada a fait l'acquisition de Canadian Airlines, la société a dû éponger un déficit de 3,5 milliards de dollars. Il faut comprendre qu'elle n'avait aucune dette en 1988, au moment de sa privatisation et de l'adoption du projet de loi. Par la suite, la dette a continué de s'accumuler pour toutes sortes de raisons, mais jamais en raison de l'entretien. De nos jours, je dirais que le joueur de flûte tente de vous faire croire que c'est l'entretien qui pose problème et qu'il faudra peut-être à nouveau placer Air Canada sous la LACC.

Non seulement l'entretien était rentable — les opérations n'auraient pas pu être vendues sinon —, mais en plus, ce volet a remporté des prix en 2012 et avant aussi, ce que vous verrez sur le site web d'Air Canada. Les délais d'exécution étaient rapides, les activités étaient rentables, et des lettres de recommandation vantaient l'excellent travail des centres d'entretien d'un bout à l'autre du Canada.

Je ne crois pas ce qui est dit, et vous ne devriez pas le croire non plus. Je pense que vous devez déterminer si l'entretien était rentable ou non à partir de renseignements justes qui proviennent de ceux qui sont au courant.

Les coûts du carburant ont flambé de 30 p. 100. Le SRAS a eu une incidence majeure, et j'ai toutes sortes d'informations en main au cas où un membre du Sénat s'y intéressait. Nous pouvons vous remettre ces renseignements.

Nous avons même des articles de journaux qui disent la même chose, et qui ont été publiés dans le *Globe and Mail* et le *Devoir* — des journaux francophones et anglophones.

À la suite de la fusion au cours de laquelle Air Canada a repris les activités de Canadian Airlines, la société a contracté la dette colossale du transporteur, qu'on estime à 3,4 ou 3,5 millions de dollars. Jamais l'entretien n'a été un problème en soi. Même s'il a été question des coûts de la main-d'œuvre, c'était simplement une discussion générale. Le problème n'était jamais attribuable à l'entretien seulement. En fait, les dirigeants de la société croyaient en général que les coûts de la main-d'œuvre étaient plus élevés.

À vrai dire, les délais d'exécution étaient excellents, la qualité aussi, les coûts étaient compétitifs, et Air Canada remportait des prix, comme vous pouvez le voir en 2002. Sur le plan de l'entretien, de la réparation et de la révision, les Services techniques d'Air Canada, ou STAC, arrivaient au premier rang au Canada, et au quatrième rang en Amérique du Nord, selon le magazine *Airline Business*.

Chacun d'entre vous doit comprendre qu'on vous fait croire qu'Air Canada devra se replacer sous la LACC en raison de l'entretien. Or, ce n'était pas l'entretien qui posait problème. Là n'était pas le problème. Toutes sortes d'autres facteurs ont été

a bunch of other issues spoken of, whether by Robert Milton or anyone else, and they always said the issues are the ones I stated before: SARS, 9/11 and the price of fuel, but not maintenance.

Level the playing field. That's another place where you are being given information and told that we need to level the playing field because we are competing with other companies who don't have the same restrictions we do.

I can tell you, with a little research, using what we have access to in Wikipedia and on other Internet websites, that the fiction is that carriers no longer maintain their own fleets. Air Canada, the Aerospace Industries Association of Canada and ICAO all have more information than we do. With a little bit of research we were able to find out that many of these companies that Air Canada is competing with do their own MRO.

The difference is that their governments and the carriers supported these companies to make sure that they would compete. Senator Black asked earlier why Delta doesn't do their maintenance here. You need an anchor. You need to have a company here that is supported. You need to have a service that you can offer to be able to attract these companies.

The fact is that Air China, through joint ventures between Air China engineering services and partners such as CFM International, Safran, GE, Ameco, and with Lufthansa Technik, do their own MRO work on their aircraft, nose to tail, like we used to do here for Air Canada.

The fact is that Air France, through KLM Engineering & Maintenance, an arm of Air France, does the same thing. And they're supported by their government and supported by their national air transport company.

Lufthansa airlines in Germany, through Lufthansa Technik — like ACTS was for Air Canada before it was dissolved or sold to Aveos and went bankrupt — is now the world leader in MRO services, and I believe that that was the benchmark for Air Canada at one point in time. Why that changed, we don't understand.

Delta Airlines has Delta TechOps, which does all the MRO for Delta, in Atlanta, with 51 stations worldwide, which provide full-service maintenance and services their fleet of 750 aircraft.

American Airlines, in Tulsa, has the world's largest airline-owned maintenance and engineering base, and their only customer, unlike other MROs, is American Airlines. They service all their aircraft, from nose to tail, and they are competitive and they are some of the competition for Air Canada.

nommés, que ce soit par Robert Milton ou par qui que ce soit d'autre. Ces gens ont toujours maintenu que les problèmes sont ceux que j'ai énumérés tout à l'heure, à savoir le SRAS, les événements du 11 septembre et les coûts du carburant, mais pas l'entretien.

Il faut uniformiser les règles du jeu. Voilà un autre domaine où on vous donne de l'information pour vous demander de le faire, étant donné que nous faisons concurrence à d'autres entreprises qui n'ont pas les mêmes restrictions que nous.

J'ai fait un peu de recherches sur Wikipédia et d'autres sites web, et je peux vous assurer qu'il est faux d'affirmer que les transporteurs ne font plus l'entretien de leur propre parc aérien. Air Canada, l'Association des industries aérospatiales du Canada, ou AIAC, et l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, ont tous plus d'information que nous. Quelques recherches nous ont suffi pour découvrir que bon nombre des entreprises qui font concurrence à Air Canada s'occupent elles-mêmes des activités d'entretien, de réparation et de révision.

La différence, c'est que les gouvernements et les transporteurs aériens appuyaient ces entreprises pour assurer leur compétitivité. Le sénateur Black a demandé tout à l'heure pourquoi Delta ne faisait pas faire son entretien ici. Il faut un point d'ancrage. Il faut qu'une entreprise d'ici soit appuyée. Il faut pouvoir offrir un service pour attirer ces entreprises.

En fait, grâce à une action concertée des services d'ingénierie d'Air China et de partenaires comme CFM International, Safran, GE, Ameco et Lufthansa Technik, la société Air China s'occupe des travaux complets d'entretien, de réparation et de révision sur ses aéronefs, comme nous le faisons ici pour Air Canada.

Aussi, Air France fait la même chose grâce à sa division KLM Engineering & Maintenance. En plus, les activités reçoivent l'appui du gouvernement et du transporteur aérien national.

Le transporteur allemand Lufthansa, par l'intermédiaire de Lufthansa Technik — l'équivalent des STAC pour Air Canada avant leur dissolution ou leur vente à Aveos, qui a fait faillite —, est désormais le chef de file mondial des services d'entretien, de réparation et de révision, et je crois qu'il s'agissait du point de référence d'Air Canada à un moment donné. Nous ne comprenons toutefois pas pourquoi les choses ont changé.

La compagnie aérienne Delta possède Delta TechOps, située à Atlanta, qui s'occupe de tous les travaux d'entretien, de réparation et de révision pour Delta, et qui compte 51 centres dans le monde. Elle offre un programme d'entretien et de services complet au parc aérien de 750 aéronefs.

À Tulsa, American Airlines possède le plus grand centre d'entretien et d'ingénierie au monde appartenant à un transporteur aérien. À la différence d'autres centres d'entretien, de réparation et de révision, American Airlines en est le seul client. Le centre s'occupe de l'entretien complet de tous les aéronefs, il est concurrentiel, et il fait concurrence à Air Canada.

US Airways, which merged with American Airlines, had its own MRO centres in Pittsburgh and Charlotte before the merger, which they continue to operate to service US Airways' legacy fleet.

So what I want the committee here to understand is all that information that's being thrown around about the boogeyman and what's going to happen — that we're going to close the company and it will go back under CCAA — isn't fair information. If you look a little bit, the information is out there. A lot of companies do their own MRO, from nose to tail, and they're profitable because they're supported by their government and by the national aircraft carrier, because they saw the value in keeping their own MRO and doing that work. By keeping it, they were able to offer this service to other companies. We never got to that point, and we were never able to get to it.

Now, in order to respect the privatization agreement in 1998, the arguments about competitiveness in a smaller-scale market will always be there. A lot of people ask why the legislation was adopted and why we went in that direction. Well, there is a method behind the madness.

In a large-scale market like the U.S., if the legislators at the time didn't want to protect those jobs and didn't want to make sure that we had an industry, they wouldn't have put that legislation forth. And when we decided to privatize Air Canada and them go with it, we put conditions there to be respected because we knew if we didn't we would lose that industry.

If you didn't want to preserve those jobs, why would we have put in the legislation that foreign ownership can't be more than 25 per cent? If we didn't want to keep those jobs, we wouldn't have put that legislation; we could have let an American company buy the airline. We'll have cheaper seats and we will do the maintenance somewhere else. There is a reason that legislation was adopted, and it is that we wanted to protect the industry to protect those decent-paying, high-tech jobs here. Now, today I don't see what has changed and why we should go down a road where we would take away those protections that we had here in Canada.

In closing, we're not standing before the impossible. We're before a situation where there's a lack of will and not a lack of capability. Legislators must decide whether to impose respect of the conditions agreed upon for the privatization of Air Canada in 1998. Should we ask the tribunals to give us additional leverage? Because right now, it is before the tribunals, and when we have an ultimate decision there, that will be the leverage that we need to negotiate and make sure that we keep those jobs here. If we give that away, we have no more bargaining power.

Or do we give a blank cheque to the corporation who has done everything to get out of its obligations over the last 25 years? This is a corporation that puts its own interests and the

US Airways, qui a fusionné avec American Airlines, avait ses propres centres d'entretien, de réparation et de révision à Pittsburgh et à Charlotte avant la fusion. Ces centres continuent d'ailleurs à faire l'entretien de l'ancien parc aérien d'US Airways.

Je tiens donc à ce que les membres du comité comprennent que toutes les informations colportées sur le bonhomme Sept Heures et sur ce qui va se passer sont fausses — à savoir que la société va fermer ses portes et se placera à nouveau sous la LACC. Si vous prenez le temps de chercher, vous constaterez que l'information est disponible. De nombreuses sociétés s'occupent de leurs propres services complets d'entretien, de réparation et de révision, des services et des travaux qui sont rentables parce qu'ils reçoivent l'appui de leur gouvernement et de leur transporteur national, qui les considèrent comme un atout. En conservant ces opérations au pays, les sociétés ont pu offrir le service à d'autres transporteurs. Nous ne sommes jamais allés jusque-là, et nous n'avons jamais pu obtenir de soutien.

Maintenant, dans le but de respecter l'entente de privatisation de 1998, les arguments sur la compétitivité dans un marché à petite échelle s'appliqueront toujours. Bien des gens veulent savoir pourquoi la loi a été adoptée, et pourquoi nous avons pris cette voie. Eh bien, une méthode sous-tend cette folie.

Dans un grand marché comme celui des États-Unis, si les législateurs de l'époque n'avaient pas voulu protéger ces emplois et conserver l'industrie, ils n'auraient pas proposé des mesures législatives semblables. Par conséquent, lorsque nous avons décidé de privatiser Air Canada et d'obtenir l'approbation, nous avons établi des conditions à respecter sans quoi nous savions que nous allions perdre l'industrie.

Si vous ne vouliez pas protéger ces emplois, pourquoi avoir précisé dans la loi que la propriété étrangère ne peut pas excéder 25 p. 100? Si nous ne voulions pas conserver ces emplois, nous n'aurions pas adopté ces dispositions législatives; nous aurions pu laisser une entreprise américaine acheter le transporteur aérien. Les sièges seraient moins chers, et l'entretien serait fait ailleurs. Il y a une raison pour laquelle ces dispositions ont été adoptées : nous voulions protéger l'industrie et ces emplois en haute technologie bien rémunérés. Je ne vois toutefois pas ce qui a changé aujourd'hui, ni pourquoi nous irions dans une voie qui retirerait ces protections canadiennes.

Pour terminer, nous ne sommes pas devant une situation impossible. Nous sommes en présence d'un manque de volonté, mais pas d'un manque de capacité. Les législateurs doivent décider s'ils vont imposer le respect des conditions qui avaient été acceptées au moment de la privatisation d'Air Canada en 1998. Devrions-nous demander aux tribunaux de nous donner plus de poids? À l'heure actuelle, la question est devant les tribunaux, et lorsque la décision ultime sera rendue, il s'agira du poids dont nous avons besoin pour négocier et veiller à conserver ces emplois ici. Si nous cédon, nous n'aurons plus de pouvoir de négociation.

Allons-nous donner un chèque en blanc à la société qui a tout fait pour se soustraire à ses obligations ces 25 dernières années? C'est une société qui place ses propres intérêts et ceux des

shareholders' interests before those of the Canadian MRO industry, the Canadian aerospace interest and, finally, before the interests of all Canadians.

Finally, I'd like to end with a comment from a journalist taken from an article published on March 24, 2012. The journalist said that Air Canada has a moral responsibility to facilitate a solution to conserve, in Canada, particularly in Montreal, the essential maintenance of its aircraft. This journalist, by the way, was André Pratte. I don't understand what has changed today.

This obligation is not only moral; currently, with the legislation we have, it's legal also. What's being proposed here is not only to take away that moral obligation, but also to take away the legal one.

Jim Quick, President and Chief Executive Officer, Aerospace Industries Association of Canada: Good evening, Mr. Chair and honourable senators. Thank you for the invitation to join you today to discuss Bill C-10. We are pleased to be here to provide our perspective on how this legislation will support the growth and competitiveness of Canada's aerospace industry.

AIAC represents Canada's aerospace industry, including the major manufacturers and their suppliers. Our members are a diverse group of companies that are world leaders when it comes to the design, manufacture and delivery of aerospace, space and defence products, as well as the maintenance, repair and overhaul, or MRO, of existing aircraft.

Aerospace is a global industry, so for us and our members, it is important to make business, policy and investment decisions in a global context. Aerospace supply chains are not limited to a single country or even to a continent, and our members are competing for contracts against other companies from all around the world.

Canada's aerospace industry is the fifth-largest aerospace industry in the world. For decades, we have punched well above our weight in the global marketplace. This is because we have built global leading capacity and capability when it comes to high-value, innovative aerospace products and services. We are home to a world-leading OEM in Bombardier, and we have fostered a highly innovative supplier base that is integrated into growing markets all over the globe.

The legislation in question comes in the context of the announcement of two centres of excellence that will drive aerospace innovation and capacity in Montreal and Winnipeg, two of Canada's major aerospace clusters. These centres of excellence will help us to maintain our competitive edge in a global marketplace. They will help us to ensure that Canadian

intervenants avant ceux de l'industrie canadienne de l'entretien, de la réparation et de la révision, avant ceux de l'aérospatiale canadienne, et avant ceux de tous les Canadiens.

J'aimerais clore avec un commentaire d'un journaliste tiré d'un article du 24 mars 2012. Le journaliste a dit qu'Air Canada a la responsabilité morale de trouver une solution pour conserver au Canada, et plus particulièrement à Montréal, l'entretien essentiel de ses aéronefs. En passant, ce journaliste était André Pratte. Je ne comprends pas ce qui a changé aujourd'hui.

Ce n'est pas qu'une obligation morale, mais légale aussi pour l'instant, compte tenu des dispositions législatives en place. Ce qui est proposé ici retire non seulement l'obligation morale, mais aussi l'obligation légale.

Jim Quick, président et chef de la direction, Association des industries aérospatiales du Canada : Monsieur le président, honorables sénateurs, bonsoir. Je vous remercie de l'invitation à venir témoigner devant vous aujourd'hui au sujet du projet de loi C-10. Nous sommes heureux d'être ici pour donner notre point de vue sur la façon dont ce projet de loi favorisera la croissance et la compétitivité de l'industrie aérospatiale du Canada.

L'Association des industries aérospatiales du Canada, ou AIAC, représente l'industrie aérospatiale du Canada, y compris les fabricants principaux et leurs fournisseurs. Nos membres représentent un groupe diversifié de sociétés qui sont des leaders mondiaux de la conception, de la fabrication et de la livraison de produits liés aux secteurs de l'aérospatiale, de l'espace et de la défense, ainsi que des programmes d'entretien, de réparation et de révision des aéronefs existants.

L'aérospatiale est une industrie mondiale; il est donc important pour nous et nos membres de prendre des décisions d'affaires, de politique et d'investissement en tenant compte du contexte mondial. Les chaînes d'approvisionnement du secteur aérospatial ne se limitent pas à un seul pays, ni même à un seul continent, et nos membres sont en concurrence pour l'obtention de contrats contre les autres sociétés du monde entier.

L'industrie aérospatiale canadienne est la cinquième industrie aérospatiale en importance au monde. Depuis plusieurs dizaines d'années, nous avons acquis un statut plus qu'enviable sur les marchés mondiaux. Ce statut, nous le devons à nos compétences et à notre capacité de nous maintenir à l'avant-garde de la production de produits et de services aérospatiaux innovants et à haute valeur. L'entreprise canadienne Bombardier est un fabricant d'équipement d'origine, ou FEO, de premier plan, et nous avons soutenu l'établissement d'un réseau de fournisseurs très innovant et bien intégré dans les marchés en croissance du monde entier.

Cette loi, proposée dans le contexte de l'annonce de la création de deux centres d'excellence, permettra de stimuler l'innovation et d'augmenter les capacités du secteur aérospatial à Montréal et à Winnipeg, deux des principaux pôles de l'industrie au Canada. Ces centres d'excellence nous aideront à maintenir notre avantage concurrentiel sur le marché mondial. Ils permettront aux

aerospace firms continue to expand their capacity and capability to offer innovative solutions not only to Air Canada but to other major airlines and operators all around the world.

In Montreal, a centre of excellence focused on maintaining the C Series will establish an important competitive advantage for companies seeking to conduct maintenance, repair and overhaul activities on this new platform.

Bombardier is a world-class manufacturer, and they have created a world-class aircraft. As the C Series enters into service, this is a prime opportunity for Canadian companies to secure a competitive advantage when it comes to contracts for any MRO activity related to the aircraft, not only for Air Canada but for other major global airlines.

Manitoba is already home to a highly innovative aerospace sector. Winnipeg boasts Canada's largest aerospace composites manufacturer centre, an industry-leading cold-weather engine-testing facility and the world's largest independent gas turbine engine MRO company in StandardAero. The presence of a centre of excellence focused on MRO activity represents a new opportunity to develop additional capacity and capability for Manitoba aerospace companies that can be exported to the international marketplace.

Being competitive in a global industry requires an environment in which companies have the ability to make business, policy and investment decisions in a global context. If our companies are going to survive, they need to be able to compete against the rest of the world, and we know that they can.

For AIAC and our members, Bill C-10 is not only about providing services within Canada or to one Canadian company; this is about the way in which we build an environment for our industry that makes Canadian aerospace industries more innovative and more competitive on a global scale and more able to attract business from airlines and operators all over the world.

Thanks to the strength of our industry and thanks to smart investments in innovations such as these centres of excellence, we are confident that Canadian companies will continue to win contracts with Air Canada and other airlines and operators. We believe that Bill C-10 supports innovation, competitiveness and Canadian growth at home and in a global marketplace. Thank you very much.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Quick. We'll have questions from senators. We'll start with the bill's critic.

entreprises aérospatiales canadiennes de poursuivre leur croissance et de proposer des solutions innovantes non seulement à Air Canada, mais également aux autres exploitants et grandes sociétés aériennes à travers le monde.

Un centre d'excellence axé sur le maintien de la C Series installé à Montréal sera un avantage concurrentiel important pour les sociétés du secteur de l'entretien, de la réparation et de la révision d'aéronefs.

Bombardier est un fabricant de classe mondiale ayant créé un avion de classe mondiale. Alors que la C Series est maintenant lancée, il s'agit d'une excellente occasion pour les sociétés canadiennes de bénéficier elles aussi d'un avantage concurrentiel pour l'obtention de contrats de MRO pour cet avion — non seulement pour Air Canada, mais aussi pour les autres grandes compagnies aériennes mondiales.

Le Manitoba dispose déjà d'un secteur aérospatial très innovant. Winnipeg abrite la plus grande société de fabrication de composants d'aéronefs en matériaux composites du Canada, une installation d'essai de moteur par temps froid d'avant-garde et la plus grande société indépendante de MRO pour turbine à gaz au monde, StandardAero. La présence d'un centre d'excellence axé sur les activités de MRO représente une nouvelle occasion pour les sociétés du secteur aérospatial manitobain de développer leurs expertises et leurs capacités de production qui pourront être exportées vers les marchés internationaux.

Pour être concurrentielles dans une industrie mondiale, les entreprises doivent évoluer dans un environnement leur permettant de prendre des décisions d'affaires, de politiques et d'investissement en tenant compte du contexte mondial. Pour que nos entreprises survivent, elles doivent pouvoir rivaliser avec le reste du monde, et nous savons qu'elles le peuvent.

Pour l'AIAC et ses membres, le projet de loi C-10 ne concerne pas seulement la prestation de services au Canada ou à une entreprise canadienne. Il met en place un environnement industriel rendant les entreprises du secteur aérospatial canadien plus innovatrices et plus compétitives à l'échelle mondiale, ce qui est plus attrayant pour les compagnies aériennes et les exploitants du monde entier.

Grâce à la force de notre industrie et aux investissements judicieux dans l'innovation tels que ces centres d'excellence, nous sommes convaincus que les sociétés canadiennes continueront de se voir attribuer des contrats avec Air Canada et avec d'autres exploitants d'aéronefs et sociétés aériennes. Nous croyons que le projet de loi C-10 soutient l'innovation, la compétitivité, et la croissance sur les marchés canadien et mondial. Merci de votre attention.

Le vice-président : Merci, monsieur Quick. Nous allons maintenant laisser les sénateurs poser des questions, à commencer par le porte-parole du projet de loi.

Senator Plett: I have a few questions for each of you. Unfortunately, Senator Pratte isn't a witness here today, so we can't ask him about his article, but he may choose to comment later on. If not, I'll certainly talk to him about it offline at some point. I'm interested in that.

Mr. Chartrand, first question for you: Have you discussed Bill C-10 personally with the Minister of Transport?

Mr. Chartrand: Thank you, senator, for that question to clarify things. On a number of occasions, I tried to. I take objection to the fact that he says he talked to labour, spoke to me and had a discussion, because that is absolutely false.

He was at the certification of the C Series. I am a 26-year employee of Bombardier, and I negotiated the last four contracts over there. I'm proud of the C Series. He was there for the C Series airplane. So was I. I crossed over to him there, and I asked if we could have a meeting to talk about Bill C-10 — or the impacts of the job losses of Aveos and all those things — and he said to speak with his cabinet minister, his —

Senator Plett: Deputy minister?

Mr. Chartrand: Exactly. He walked away from me. I talked to the deputy minister, and I wasn't able to get a meeting. We sent letters. Actually, before —

Senator Plett: So the answer is no.

Mr. Chartrand: The answer is no — simple as that. We didn't have a meeting.

Senator Plett: Next question: In the house committee, you commented that changes such as those put forth in this bill can work and be agreeably implemented, but this bill cannot and should not be implemented.

How would we implement and agree to the —

Mr. Chartrand: There would have to be amendments, sir. There would have to be amendments that at least guarantee what we have now.

Senator Plett: So we would still need a bill?

Mr. Chartrand: Definitely.

Senator Plett: Okay, thank you.

How does Canada's current aerospace maintenance industry match up with the rest of the world, and how would said ranking would change if we passed Bill C-10?

Mr. Chartrand: I believe that our MRO industry would be hurt. Right now, 2,600 jobs have gone. There are another 2,400 jobs at Air Canada right now in line maintenance. If we pass the bill, we're giving them a blank cheque saying that if they

Le sénateur Plett : J'ai quelques questions pour chacun d'entre vous. Malheureusement, puisque le sénateur Pratte n'est pas un témoin aujourd'hui, nous ne pourrions pas lui poser de questions sur son article, mais il pourrait décider de le commenter plus tard. Sinon, je vais certainement lui en parler en privé à un moment donné. La question m'intéresse.

Monsieur Chartrand, ma première question s'adresse à vous : avez-vous personnellement discuté du projet de loi C-10 avec le ministre des Transports?

M. Chartrand : Monsieur le sénateur, je vous remercie de votre question qui me permet de clarifier les choses. J'ai essayé de le faire à un certain nombre d'occasions. Je m'oppose au fait qu'il dise avoir parlé aux travailleurs et à moi dans le cadre d'une discussion, car c'est absolument faux.

Il était présent lors de la certification de la C Series. Je suis à l'emploi de Bombardier depuis 26 ans, et j'ai négocié les quatre derniers contrats là-bas. Je suis fier de la C Series. Il était là pour cet aéronef, et moi aussi. Je l'ai croisé là-bas, et je lui ai demandé si nous pouvions nous rencontrer pour discuter du projet de loi C-10 — ou de l'incidence des pertes d'emploi d'Aveos et de ce genre de choses —, et il m'a dit de parler avec son ministre de cabinet, son...

Le sénateur Plett : Sous-ministre?

M. Chartrand : Exactement. Il a ensuite tourné les talons. J'ai parlé au sous-ministre, mais je n'ai pas réussi à obtenir de rencontre. Nous avons envoyé des lettres. En fait, avant...

Le sénateur Plett : La réponse est donc non.

M. Chartrand : La réponse est non, tout simplement. Nous n'avons pas obtenu de réunion.

Le sénateur Plett : Ma prochaine question est la suivante : lors de la séance du comité de la Chambre, vous avez dit que des modifications comme celles qui sont proposées dans le projet de loi peuvent fonctionner et être mises en place sans problème, mais que le projet de loi ne peut et ne doit pas être adopté.

Comment pourrions-nous mettre en œuvre et accepter...

M. Chartrand : Il faudrait apporter des modifications, monsieur, qui garantiraient au moins ce que nous avons maintenant.

Le sénateur Plett : Il nous faudrait donc tout de même un projet de loi, n'est-ce pas?

M. Chartrand : Tout à fait.

Le sénateur Plett : Bien. Merci.

Quelle est la position de l'industrie canadienne de l'entretien en aérospatiale par rapport à celle du reste du monde? En quoi ce classement changerait-il si nous adoptons le projet de loi C-10?

M. Chartrand : Je crois que notre industrie de l'entretien, de la réparation et de la révision en souffrirait. À l'heure actuelle, 2 600 emplois ont disparu. Il en reste encore 2 400 dans l'entretien en ligne d'Air Canada. Si nous adoptons le projet de loi, nous

don't want to do that line maintenance here, they don't have to. We're also telling them that the jobs are gone, it's not just the jobs but the work; the work that has been sent offshore doesn't have to come back.

One of the reasons companies want to come to establish themselves in the aerospace industry in Canada is because of our diversity, capabilities and knowledge. By giving away that MRO work, we're reducing our knowledge, capabilities and flexibility of being able to work on a bunch of different aircraft and being able to innovate by seeing what's wrong with the current aircraft and how we can build a better part. Other companies have done this; they were MROs before they became manufacturers.

Senator Plett: How much money would Air Canada save if they moved their maintenance out of Canada?

Mr. Chartrand: That will have to be answered by Air Canada. I'm not the one to answer that.

Mr. Hospes: I couldn't answer it, either.

Senator Plett: I'll ask them.

Mr. Quick, you talked about the purchase of the Bombardier jet. It's a good jet. I certainly support that and agree with that. I think we have a great aerospace industry in Canada, both insofar as maintenance is concerned and the manufacturing of airplanes.

There has been talk that if we don't pass this bill, the deal that Air Canada has with Bombardier to buy 75 of their jets may be in jeopardy. Is Air Canada buying Bombardier jets to appease the Province of Quebec, or are they buying Bombardier jets because they want to buy a good airplane?

Mr. Quick: I would hope they are buying the aircraft because they believe it is a world-class aircraft.

Senator Plett: I hope so, too.

Mr. Quick: I certainly don't know otherwise, nor have I been engaged in any discussion otherwise. I think this aircraft is the most innovative and best technology development that we've seen since the late 1980s as it relates to the development of brand-new aircraft.

I suspect that this aircraft is going to be a world leader when it comes to its ability to reduce our environmental footprint, for example, by reducing noise, the light landing of the aircraft, the passenger safety and comfort — it's second to none. I believe that it's an aircraft that people will want to buy.

donnerons un chèque en blanc à la société en lui disant qu'elle n'est pas obligée de faire l'entretien en ligne ici si elle ne le souhaite pas. Nous lui disons aussi que les emplois sont désormais ailleurs, et qu'il n'y a plus de travail non plus. Le travail a été envoyé à l'étranger, et personne n'est tenu de rapatrier ces emplois.

Une des raisons pour lesquelles les sociétés veulent s'établir au Canada dans le milieu de l'aérospatiale, c'est notre diversité, nos capacités et nos connaissances. Si nous cédon les travaux d'entretien, de réparation et de révision, nous perdrons sur le plan des connaissances. Aussi, nous n'aurons plus la capacité et la souplesse nécessaires pour travailler sur toutes sortes d'aéronefs et pour innover, en décelant ce qui cloche avec l'aéronef actuel et en trouvant des façons de construire de meilleures pièces. D'autres sociétés le font : elles étaient spécialistes de l'entretien, de la réparation et de la révision avant de devenir des fabricants.

Le sénateur Plett : Combien Air Canada économiserait-elle en déménageant ses activités d'entretien hors du Canada?

M. Chartrand : C'est Air Canada qui pourra vous répondre. Je ne suis pas la personne à qui vous devez poser la question.

M. Hospes : Je ne peux pas me prononcer non plus.

Le sénateur Plett : Je poserai la question au transporteur.

Monsieur Quick, vous avez parlé de l'achat de l'avion à réaction de Bombardier. Je suis tout à fait d'accord pour dire que c'est un bon aéronef. Je pense que nous avons une excellente industrie de l'aérospatiale au Canada, tant en matière d'entretien que de fabrication des aéronefs.

Certains affirment que si nous n'adoptons pas le projet de loi, l'entente entre Air Canada et Bombardier pour l'achat de 75 avions à réaction pourrait être compromise. Air Canada fait-elle l'acquisition des aéronefs de Bombardier pour calmer la province de Québec, ou le fait-elle parce qu'elle souhaite acheter un avion de qualité?

M. Quick : J'ose espérer que la société fait l'acquisition des aéronefs parce qu'elle trouve que c'est un appareil de classe mondiale.

Le sénateur Plett : Je l'espère moi aussi.

M. Quick : Je n'ai certainement rien entendu qui laisse entendre le contraire, et je n'ai eu vent d'aucune discussion en ce sens. Je pense que l'aéronef présente le développement technologique le meilleur et le plus novateur que nous ayons vu depuis la fin des années 1980, en ce qui concerne la mise au point d'un tout nouvel appareil.

L'appareil sera probablement au premier rang mondial pour ce qui est de sa capacité à réduire notre empreinte écologique, notamment grâce à la réduction du bruit, à l'atterrissage en douceur de l'appareil, de même qu'à la sécurité et au confort des passagers — qui sont sans égal. Je crois que les gens voudront acheter un tel appareil.

Senator Plett: So we shouldn't allow that to play into any decision we make here today? They will probably buy those jets because they're getting a good deal and they're buying good airplanes.

Mr. Quick: They are buying a good aircraft for sure.

Senator Plett: I'll go on a second round, chair.

Senator Eggleton: I'd like to ask Mr. Chartrand about some of the comments he made. You cited a number of airlines internationally and you said that national governments support them. I take it these are national airlines, flagship airlines of different countries. Could you tell me specifically how those countries support them? Just a couple of cases.

Mr. Chartrand: Like I said, as to the information, I don't have an incredible database, other than Wikipedia and the companies' own websites, when I look at Delta TechOps and American Airlines and all of that. But, looking at the websites, they have support from their federal governments through a number of subsidies, tax breaks for the airports they fly out of, partnerships where the government will invest along with the national carrier so that they can keep their MRO business and all that. There are a number of different ways in which the government is helping their industry, the MRO industry, and their flagship carriers to continue to do their own maintenance. When the flagship carrier doesn't want to do it, they do like Air Canada did with ACTS, like Delta TechOps did, like Lufthansa Technik did. They break off an arm and support that arm to make sure that they're able to do their own planes and offer the services to others.

Senator Eggleton: Those are all incentives, tax breaks, subsidies of one sort or another, but they're not legislation like this one. They're incentives.

Mr. Chartrand: You're right. Can I add to that, though?

Senator Eggleton: Sure.

Mr. Chartrand: We've got WestJet. We've got Air Canada. We've got a bunch of different companies that are competing here in Canada, and why are they being treated differently? I don't think that the Crown gave 109 planes to WestJet. I don't think the treatment of those companies was the same because they were not Crown corporations. I think this is a different situation, and we have to see it as a different situation, where somebody got a leg up, got an advantage. They made an agreement to obtain those advantages, and, today, they don't want to respect that agreement anymore. I have an issue with that.

Le sénateur Plett : Nous ne devrions donc pas en tenir compte dans nos décisions d'aujourd'hui, n'est-ce pas? La société va probablement acheter les avions à réaction parce qu'elle fait une bonne affaire et qu'il s'agit de bons appareils.

M. Quick : La société achète bel et bien un bon aéronef.

Le sénateur Plett : Je poursuivrai au deuxième tour, monsieur le président.

Le sénateur Eggleton : J'aimerais poser des questions à M. Chartrand à propos de certaines de ses remarques. Vous avez parlé d'un certain nombre de transporteurs aériens à l'échelle internationale, et vous dites que leur gouvernement national les appuie. J'en déduis qu'il s'agit de transporteurs nationaux et de fleurons de différents pays. Pouvez-vous me dire plus précisément comment les pays leur viennent en aide? Je veux juste deux ou trois exemples.

M. Chartrand : Comme je l'ai dit au sujet de l'information, je n'ai pas de base de données extraordinaire, à l'exception de Wikipédia et du site web des compagnies, pour me pencher sur Delta TechOps, American Airlines et tout cela. Mais, selon les sites web, ces compagnies obtiennent un appui de leur gouvernement fédéral grâce à un certain nombre de subventions, à des allègements fiscaux accordés aux aéroports où elles mènent des activités, à des partenariats dans le cadre desquels le gouvernement et le transporteur national investissent pour pouvoir préserver leurs activités d'entretien, de réparation et de révision, et ainsi de suite. Les gouvernements aident leur industrie de l'entretien, de la réparation et de la révision de différentes façons, ainsi que leurs transporteurs phares à poursuivre leurs propres activités d'entretien. Lorsqu'un transporteur phare ne veut pas s'occuper de l'entretien, il fait comme Air Canada l'a fait avec Services techniques Air Canada, comme l'a fait Delta TechOps, comme l'a fait Lufthansa Technik. Les compagnies se défont de leurs installations d'entretien, mais elles continuent de les soutenir pour assurer l'entretien de leurs avions et offrir ces services à d'autres.

Le sénateur Eggleton : Il s'agit uniquement de mesures incitatives, d'allègements fiscaux et de subventions de tous genres, pas d'une loi comme celle-ci. Ce sont des mesures incitatives.

M. Chartrand : Vous avez raison. J'aimerais toutefois ajouter quelque chose.

Le sénateur Eggleton : Bien sûr.

M. Chartrand : Nous avons WestJet. Nous avons Air Canada. Beaucoup de compagnies se livrent concurrence ici, au Canada. Pourquoi sont-elles traitées différemment? À ma connaissance, la Couronne n'a pas donné 109 avions à WestJet. Je ne pense pas que ces compagnies aient été traitées de la même façon parce qu'elles ne sont pas des sociétés d'État. Je crois que la situation est différente, et c'est ainsi que nous devons la voir; quelqu'un a reçu un coup de pouce, un avantage. On a signé une entente pour obtenir ces avantages et, aujourd'hui, on ne veut plus la respecter. Cela me pose problème.

Senator Black: Mr. Chartrand, a couple of questions for you, if I may: With respect to the data you've presented to us, I won't get into a dueling data conversation here, but I do have, from 2014, which is the most recent information that I have, a statement from the International Air Transport Association, an organization that you would be well aware of. They said airlines subcontract 65 per cent of maintenance activities. That's their statement in 2014. I don't have anything more current than that. Any comment on that?

Mr. Chartrand: I don't have that data. So I can't really comment on it.

Senator Black: Thanks very much. You also made a suggestion that we shouldn't be convinced that if we pass this, for some reason Air Canada would have to avail themselves of CCAA protection. I've never heard that suggestion. No one has made that suggestion to the best of my knowledge. Have I missed something?

Mr. Chartrand: Sir, when I was, with all due respect, in the Senate last week and there was a discussion on the second reading of the bill, Senator Pratte asked whether we wanted to put restrictions or continue to put restrictions on an aircraft carrier that will put it back in the position or could put it back in the position it was in when it was under —

Senator Black: That's helpful, but you would have me consider that there is a possibility that, if we pass this legislation, Air Canada, with \$1.2 billion in profit last year — and you were good enough to provide the information for the last five years — would seriously be in that position? What judge would ever entertain that application?

Mr. Chartrand: I don't think so.

Senator Black: Right. Okay.

Mr. Chartrand: That's what I'm trying to make everybody here understand, that it's not going to put them back into trouble if they have to do their own maintenance.

Senator Black: We are completely aligned.

Mr. Quick, please. Mr. Chartrand was asked by my colleague Senator Plett whether or not he believed that the MRO capacity in Canada would be adversely affected if we pass Bill C-10. Would you choose to comment on that?

Mr. Quick: Yes. As I mentioned to you in my comments, our industry is very global-looking. Any program or policy change that we ask the government to consider is all geared toward how we compete better, at a higher level, from a global perspective. For me, MRO is no different than we would be on the manufacturing side or on the supply chain side. My point is

Le sénateur Black : Monsieur Chartrand, j'ai deux ou trois questions à vous poser, si vous le permettez. À propos des données que vous nous avez présentées, sans me livrer ici à un duel, j'ai une déclaration de 2014 — c'est l'information la plus à jour que j'ai à ma disposition — de l'Association du transport aérien international, une organisation que vous connaissez sûrement très bien. L'association a dit que les compagnies aériennes donnent en sous-traitance 65 p. 100 de leurs activités d'entretien. C'est ce qu'elle a déclaré en 2014. Je n'ai pas de données plus à jour. Avez-vous des observations à formuler à ce sujet?

M. Chartrand : Je n'ai pas ces données. Je ne peux donc pas vraiment en parler.

Le sénateur Black : Merci beaucoup. Vous avez également laissé entendre que nous ne devrions pas être convaincus que l'adoption du projet de loi ferait en sorte, pour une raison ou une autre, qu'Air Canada devrait se placer sous la protection de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies. Je n'avais jamais entendu une telle chose. À ma connaissance, personne n'a évoqué cette possibilité. Y a-t-il quelque chose qui m'échappe?

M. Chartrand : Monsieur, avec tout le respect, lorsque j'étais au Sénat la semaine dernière et qu'on y discutait du projet de loi à l'étape de la deuxième lecture, le sénateur Pratte a demandé si nous voulions imposer des restrictions ou continuer d'en imposer à un transporteur aérien qui se retrouvera ou qui pourrait se retrouver dans la même position qu'avant lorsqu'il était sous...

Le sénateur Black : C'est utile, mais vous faites envisager la possibilité que, si nous adoptons ce projet de loi, Air Canada, dont les profits s'élevaient à 1,2 milliard de dollars l'année dernière — et vous avez eu l'obligeance de fournir les chiffres des cinq dernières années — se retrouverait sérieusement dans cette position? Un juge donnerait-il suite à une telle demande?

M. Chartrand : Je ne pense pas.

Le sénateur Black : Je vois. Bien.

M. Chartrand : C'est ce que j'essaie de faire comprendre à tout le monde ici, à savoir que la compagnie n'éprouverait pas les mêmes difficultés qu'avant si elle faisait son propre entretien.

Le sénateur Black : Nous sommes sur la même longueur d'onde.

Monsieur Quick, s'il vous plaît. Mon collègue, le sénateur Plett, a demandé à M. Chartrand s'il croyait que l'adoption du projet de loi C-10 allait nuire à la capacité du Canada de mener des activités d'entretien, de réparation et de révision. Seriez-vous disposé à formuler des commentaires à ce sujet?

M. Quick : Oui. Comme je l'ai mentionné dans mes observations, notre industrie est grandement tournée vers le monde. Tous les programmes et tous les changements de politique que nous demandons au gouvernement d'envisager ont pour but de nous rendre plus concurrentiels, à un niveau supérieur, à l'échelle mondiale. Pour moi, les activités d'entretien, de

that the development of centres of excellence increases our global competitiveness. Therefore, it allows us to export that into other jurisdictions.

So I understand that provinces like Manitoba want some certainty and predictability about what this actually means for them, but, from a national policy perspective, we would say anything that allows us to compete at a greater level globally is a good thing for our industry.

Senator Pratte: One question for Mr. Chartrand or Mr. Hospes, and one for Mr. Quick.

First of all, I want to make sure I understand correctly the amendments that you are proposing to Bill C-10. If I understand correctly, you would like the bill amended so that Air Canada has to bring back the 2,600 jobs that were lost.

Mr. Chartrand: The amendment requests that it's reinstated like it was in 1988, the obligations that Air Canada had to have certain work done here, whether it be components, the engine, the heavy maintenance.

Senator Pratte: Which is what was done by Aveos in 2012?

Mr. Chartrand: Correct.

Senator Pratte: So you would want the jobs that were lost in 2012 back. You would want the jobs presently done guaranteed, and you would also like a guarantee that the future jobs that Air Canada now mentions in the centres of excellence are also guaranteed, right?

Mr. Chartrand: There are commitments that were made. We want those as guarantees because former commitments, which were in the law, were not respected. So we have a hard time with verbal commitments.

Senator Pratte: Since you've mentioned other airlines, how they work and so on, are there any other airlines in the world that have such commitments by law that they have to respect as to the number of jobs or where they have to do their maintenance, et cetera?

Mr. Chartrand: I really wish I had that information to give to you today, but I don't.

Senator Pratte: Mr. Quick, we are faced now with two scenarios. Either we delay Bill C-10 for weeks or months or I don't know, and there's a court decision, this Court of Appeal ruling that would apply, which would, in some way, force Air Canada to re-establish the maintenance shops that existed, with maybe a number of jobs — we're not too sure — or we pass Bill C-10 and their centres of excellence, but with a dose of

réparation et de révision ne sont pas différentes de ce que nous ferions pour ce qui est de la fabrication ou de la chaîne d'approvisionnement. Ce que je veux dire, c'est que la mise sur pied de centres d'excellence accroît notre compétitivité à l'échelle mondiale, ce qui nous permet d'exporter nos services dans d'autres pays.

Je comprends donc que des provinces comme le Manitoba veulent un peu de certitude et de prévisibilité à propos de ce que cela signifie pour elles, mais, en ce qui a trait à la politique nationale, nous dirions que tout ce qui nous rend plus concurrentiels à l'échelle mondiale est une bonne chose pour notre industrie.

Le sénateur Pratte : J'ai une question pour M. Chartrand ou M. Hospes, et une autre pour M. Quick.

Tout d'abord, je tiens à bien comprendre les amendements que vous proposez d'apporter au projet de loi C-10. Si je comprends bien, vous aimeriez que le projet de loi soit amendé de manière à ce qu'Air Canada doive offrir de nouveau les 2 600 emplois qui ont été perdus.

M. Chartrand : L'amendement a pour but de revenir à ce qui était fait en 1988, d'obliger de nouveau Air Canada à faire une partie du travail ici, qu'il s'agisse des éléments constitutifs, des moteurs ou de l'entretien lourd.

Le sénateur Pratte : C'est ce que faisait Aveos en 2012, n'est-ce pas?

M. Chartrand : En effet.

Le sénateur Pratte : Vous voulez alors retrouver les emplois qui ont été perdus en 2012. Vous voulez que les emplois actuels soient garantis, tout comme les futurs emplois dans les centres d'excellence dont parle Air Canada, n'est-ce pas?

M. Chartrand : Des engagements ont été pris. Nous voulons qu'ils servent de garantie, car les anciens engagements, qui ont été pris en vertu de la loi, n'ont pas été respectés. Les engagements verbaux nous donnent donc de la difficulté.

Le sénateur Pratte : Puisque vous avez parlé d'autres compagnies aériennes, de la façon dont elles fonctionnent et ainsi de suite, pouvez-vous me dire si d'autres compagnies aériennes ailleurs dans le monde doivent respecter des engagements de ce genre pris en vertu de la loi pour ce qui est du nombre d'emplois, de l'endroit où l'entretien doit se faire et ainsi de suite.

M. Chartrand : J'aimerais vraiment pouvoir vous donner cette information aujourd'hui, mais je ne l'ai pas.

Le sénateur Pratte : M. Quick, nous faisons maintenant face à deux scénarios. Nous pouvons soit retarder pendant des semaines ou des mois — je ne sais pas — l'adoption du projet de loi C-10, le temps d'obtenir une décision des tribunaux concernant la décision de la Cour d'appel qui serait appliquée et qui, d'une certaine façon, forcerait Air Canada à rétablir les ateliers d'entretien qui existaient avant, ainsi que, peut-être, un

uncertainty. We don't know exactly how many jobs would be created. We don't know how the C Series will go. We don't know if it will be 1,000 jobs or 500.

For the industry, can you comment on both of those scenarios because there are jobs, possibly, in both of these scenarios?

Mr. Quick: Senator, we've seen in the past that some decisions have actually cost jobs in Canada, and the jobs are really about capacity and capability because our talent is really our people. From that perspective, my colleagues' arguments are correct from the standpoint that we have lost some capacity, some capability. One of the things that we really like about Bill C-10 is, in fact, the centres of excellence because the centres of excellence are really about the development of new capacity, new capability, and that new capacity and new capability are things that you can export all across the globe.

We haven't taken the position to pass or not pass the bill. We see that through the centres of excellence there's a real opportunity here to develop additional capacity and capability from Canada; and we would like to see that.

The Deputy Chair: Before we go to the second round, I'd like to ask a question while I have the witnesses here.

Four years ago when Aveos went bankrupt they put 2,600 people out of work. How many of Aveos's former maintenance workers in Winnipeg, Montreal and Mississauga have been hired by Air Canada and by other maintenance service providers? Could someone answer that question?

Mr. Chartrand: Nobody has exact statistics on that because not everybody kept in touch. I can tell you that with Lockheed Martin in Montreal and A J Walter Aviation Limited, we have about 110 ex-Aveos employees working at AJW and about 110 at Lockheed Martin. That's about 220. Then, take an offshoot of about 200 people that relocated either to Bombardier, Rolls-Royce, Pratt & Whitney and some of the surrounding companies. I'm talking about the province of Quebec only. I don't have the statistics for Manitoba. I can tell you that roughly 400 to 500 people have relocated, many of them not in the same trade. These were certified technicians who took eight years of training to be where they were and are now working as assemblers on an assembly line because they couldn't relocate in aircraft maintenance.

The Deputy Chair: Do you know if any of them relocated outside the country in aircraft maintenance?

Mr. Chartrand: Not outside the country. Many did not relocate here in Canada. Many changed jobs and avenues. I know one guy who's working for the City of Saint-Sauveur. These were people

certain nombre d'emplois — nous ne sommes pas certains —, soit adopter le projet de loi C-10 et les centres d'excellence de la compagnie, mais avec une dose d'incertitude. Nous ne savons pas exactement combien d'emplois seraient créés. Nous ne savons pas ce qui se fera par rapport aux appareils de la C Series. Nous ne savons pas s'il sera question de 1 000 ou de 500 emplois.

Au nom de l'industrie, pouvez-vous formuler des observations sur ces deux scénarios, car les deux pourraient se traduire par la création d'emplois?

M. Quick : Monsieur le sénateur, nous avons déjà vu des décisions qui ont coûté des emplois au Canada, et les emplois sont vraiment une question de compétences et de capacité, car notre talent réside véritablement dans nos gens. De ce point de vue, les arguments de mes collègues sont fondés du fait que nous avons perdu une partie de ces compétences, de cette capacité. À vrai dire, les centres d'excellence représentent l'un des aspects du projet de loi C-10 que nous aimons vraiment, car ils mèneraient à l'acquisition de nouvelles compétences et d'une nouvelle capacité, ce qui peut s'exporter partout dans le monde.

Nous n'avons pas pris position en disant qu'il faut adopter ou ne pas adopter le projet de loi. Nous voyons que les centres d'excellence offrent une véritable occasion d'accroître la capacité et les compétences au Canada; et nous en serions ravis.

Le vice-président : Avant de passer au deuxième tour, j'aimerais profiter de la présence des témoins pour poser une question.

Il y a quatre ans, lorsqu'Aveos a fait faillite, 2 600 personnes ont perdu leur emploi. Combien d'anciens préposés à l'entretien d'Aveos à Winnipeg, à Montréal et à Mississauga ont-ils été embauchés par Air Canada et d'autres fournisseurs de services d'entretien? Quelqu'un peut-il répondre à cette question?

M. Chartrand : Personne n'a de chiffres exacts à ce sujet étant donné que ce n'est pas tout le monde qui est resté en contact. Pour ce qui est de Lockheed Martin à Montréal et d'A J Walter Aviation Limited, je peux vous dire qu'AJW compte environ 110 anciens employés d'Aveos et Lockheed Martin, environ 110. Le total est d'à peu près 220. De plus, environ 200 anciens employés sont passés à Bombardier, à Rolls-Royce, à Pratt & Whitney et à d'autres entreprises avoisinantes. Je parle seulement du Québec. Je n'ai pas les chiffres du Manitoba. Je peux vous dire qu'environ 400 à 500 personnes se sont déplacées, dont un grand nombre pour faire un autre métier. Il s'agit de techniciens certifiés qui ont été formés pendant huit ans pour faire leur métier et qui travaillent maintenant sur une chaîne de montage parce qu'ils n'ont pas trouvé d'emploi dans le domaine de l'entretien des aéronefs.

Le vice-président : Savez-vous si certains d'entre eux ont quitté le pays pour travailler dans le domaine?

M. Chartrand : Pas le pays. Ils sont nombreux à ne pas s'être déplacés au Canada. Beaucoup ont changé d'emplois et exploré d'autres avenues. Je connais un gars qui travaille pour la Ville de

who relocated and had to take new training because the opportunities weren't there for them as aircraft technicians.

Senator Plett: Let me put on my other hat for a while. I've been leaning towards the negative side of this bill. Your suggested amendment — and I need to get my head around that — is that we should bring back all the maintenance workers that weren't there. I assume that Air Canada is not breaking the law right now. You're hesitating, so I want you to give me a brief answer on that. If they are breaking the law, to what degree would you suggest? I'm asking this question because if they're not breaking the law, I feel fairly comfortable flying with Air Canada. I think their airplanes are maintained fairly well. A few too often we are delayed because they need to fix something, so it's a better thing than if they just take off without fixing; and I appreciate that. How can we ask Air Canada to give 2,600 people employment if they don't have the work for them?

Mr. Chartrand: If they didn't have the work, you wouldn't be flying in a safe airplane, sir.

Senator Plett: You say they need 2,600 more people.

Mr. Chartrand: No. I'm telling you that all that work is now offshore. It's done in the U.S. at Duluth, Minnesota, in Israel, and in other countries. It used to be done here.

Senator Plett: It is now being done there?

Mr. Chartrand: Yes.

Senator Plett: Why we do need Bill C-10 then at all, if they're doing it already? Why do we need Bill C-10?

Mr. Chartrand: You don't hear me arguing. You won't hear me arguing. Bill C-10 is there; and I'll tell you why. Because there is a decision from the Court of Appeal that stands right now until the Supreme Court either overturns it or maintains the decision that says that they are breaking the law. That decision, by the way, wasn't rendered by three judges, which is extremely rare from the Court of Appeal. Five unanimous judges said exactly what's in the bill right now. The level of employment, the type of work and all that have never been clearer since that Court of Appeal's decision. The language in the law was a grey zone. People went to court to get it clarified, and in court they clearly talked about the components, the engines and about maintenance nose to tail — the line maintenance, the heavy maintenance, everything from A to Z, which is not being done here anymore.

Senator Plett: In order to get the level of maintenance that we need, which we want in Canada and which they are now illegally doing, according to you, out of the country, we need 2,600 more maintenance people.

Saint-Sauveur. Ce sont des gens qui ont changé d'emploi et qui ont suivi une nouvelle formation à défaut d'avoir des débouchés en tant que techniciens d'aéronefs.

Le sénateur Plett : Permettez-moi de prendre un moment pour aborder la situation sous un autre angle. J'ai tendance à penser au côté négatif du projet de loi. L'amendement que vous proposez — et je dois comprendre ce qu'il en est — vise à faire revenir tout le personnel d'entretien qui n'est pas là. Je suppose qu'Air Canada n'enfreint pas la loi à l'heure actuelle. Vous hésitez, et je veux donc que vous me donniez une brève réponse à ce sujet. Si Air Canada enfreint la loi, dans quelle mesure le fait-elle selon vous? Je pose la question étant donné que je me sens à l'aise de prendre un vol d'Air Canada lorsque le transporteur n'enfreint pas la loi. Je pense que leurs avions sont plutôt bien entretenus. Il arrive un peu trop souvent qu'un vol soit retardé parce que quelque chose doit être réparé, mais c'est mieux que de partir sans effectuer la réparation; j'en suis conscient. Comment pouvons-nous demander à Air Canada d'offrir un emploi à 2 600 personnes si elle n'a pas de travail à leur donner?

M. Chartrand : S'il n'y avait pas de travail à accomplir, vous ne prendriez pas place à bord d'un avion sécuritaire, monsieur.

Le sénateur Plett : Vous dites qu'ils ont besoin de 2 600 employés supplémentaires.

M. Chartrand : Non. Je dis que tous les emplois sont maintenant à l'étranger. Le travail se fait aux États-Unis, à Duluth, au Minnesota; en Israël; et dans d'autres pays. Avant, le travail se faisait ici.

Le sénateur Plett : Il est maintenant accompli là-bas, n'est-ce pas?

M. Chartrand : Oui.

Le sénateur Plett : Pourquoi alors avons-nous même besoin du projet de loi C-10, si c'est déjà ce qui est fait? Pourquoi avons-nous besoin du projet de loi C-10?

M. Chartrand : Je ne m'obstine pas et je ne m'obstinerai pas. Nous avons le projet de loi C-10, et je vais vous dire pourquoi. C'est parce que la Cour suprême doit maintenant infirmer ou corroborer une décision de la Cour d'appel selon laquelle le transporteur enfreint la loi. En passant, cette décision n'a pas été rendue par trois juges, ce qui est extrêmement rare de la part de la Cour d'appel. Cinq juges ont dit exactement, et de façon unanime, ce qui se trouve maintenant dans le projet de loi. Le niveau d'emploi, le type de travail et toutes ces questions n'ont jamais été aussi clairs depuis cette décision de la Cour d'appel. Le libellé de la loi créait une zone grise. Les gens se tournaient vers les tribunaux pour obtenir des éclaircissements, et les tribunaux ont clairement parlé des éléments constitutifs, des moteurs et de l'entretien dans son ensemble — la maintenance en ligne; l'entretien lourd; tout ce qu'on ne fait plus ici, de A à Z.

Le sénateur Plett : Pour obtenir le niveau d'entretien dont nous avons besoin, que nous voulons au Canada et qu'on procure maintenant illégalement, selon vous, à l'extérieur du pays, nous avons besoin de 2 600 employés supplémentaires.

Mr. Chartrand: Is it still the equivalent of 2,600? Now the fleet has changed. It's not the same number of planes. There are newer planes, and newer planes need less maintenance. I wouldn't say it's going to be the exact same number of jobs. Take the C Series. A heavy maintenance centre for the C Series, you're not going to see any work before at least 10 to 15 years because you don't need any heavy maintenance on the plane until it's at least done a number of hours and until they need to do it. Right now, the fleet has changed. The number of jobs may not be the same, but about the kind of work that we were supposed to do, that's where the law is being broken.

Senator Plett: Why can you not tell me, and I will ask Air Canada this, the number? You should know how much more money or less money it would cost Air Canada if that maintenance were done in Canada? I have a problem that you don't have that number. That is a number you should have. Are unions here more costly than they are in Israel and Duluth and wherever else they're going? I agree with the comment you made at the start, and you were at my second reading speech.

Mr. Chartrand: Yes, I was.

Senator Plett: You heard me say that I have never heard them use that particular issue as an argument. I agree with that part of it. They've always talked about fuel costs and 9/11, but not this. I still would like to know, and I won't beat you up on this so I'll ask Air Canada, how much money they're saving by doing what they're doing.

Mr. Chartrand: I wouldn't take it as beating me up, sir.

The Deputy Chair: Before we continue, I want senators and the audience to know that the issue upstairs is not a vote. It's a bell regarding some issues with the microphone system, so they've just suspended for a few minutes. You can consider it the dinner bell if you want.

Do any senators have other questions for our guests? Before you go, I have another question with regard to maintenance. Perhaps this should go to Mr. Quick.

Transportation economists told the House of Commons Committee on Transport about the high cost of spare parts and that facilities that provide heavy maintenance for large aircraft tend to be located close to where most of the aircraft are manufactured, which is outside Canada. In the case of Bombardier, these planes will be in Canada. I'm curious: Does this represent a significant opportunity for Canadian workers? If so, why? If not, why?

Mr. Quick: As I mentioned, senator, any time you can add to your capacity it's a good thing for our industry and for our workers. Having centres of excellence in Montreal and Winnipeg

M. Chartrand : Est-ce que cela équivaut encore à 2 600? La flotte n'est plus la même. Elle ne comporte plus le même nombre d'avions. Il y a de nouveaux avions, qui demandent moins d'entretien. À mon avis, il n'est pas question du même nombre d'emplois. Prenons la C Series. Un centre d'entretien lourd des appareils C Series n'aurait pas de travail avant au moins 10 ou 15 ans parce que ces appareils n'auront pas besoin d'entretien lourd avant d'avoir volé un nombre d'heures donné, avant que ce soit nécessaire. La flotte a maintenant changé. Le nombre d'emplois ne serait peut-être pas le même, mais on enfreint la loi en ne faisant pas le genre de travail que nous étions censés faire.

Le sénateur Plett : Pourquoi ne pouvez-vous pas me dire — et je vais poser la question à Air Canada — le chiffre? Vous devriez connaître le montant supplémentaire qu'Air Canada devra déboursier ou le montant qu'elle économisera si l'entretien était fait au Canada? Le fait que vous n'avez pas le chiffre me pose problème. Vous devriez le connaître. Les syndicats du pays coûtent-ils plus cher que ceux en Israël et à Duluth, ou peu importe où le travail se fait? Je souscris à ce que vous avez dit au début, et vous étiez présent lors de mon discours de deuxième lecture.

M. Chartrand : Oui, j'étais là.

Le sénateur Plett : Vous m'avez entendu dire que je n'ai jamais vu ce problème précis servir d'argument. Je suis d'accord. On a toujours parlé du coût du carburant et du 11 septembre, mais pas de ce problème. J'aimerais encore savoir — et je vais vous laisser tranquille en posant plutôt la question aux gens d'Air Canada — quelles sont les économies réalisées en procédant ainsi.

M. Chartrand : Je ne ressentirais pas le besoin que vous me laissiez tranquille, monsieur.

Le vice-président : Avant de poursuivre, je veux que les sénateurs et le public sachent qu'il ne s'agit pas d'un vote à l'étage supérieur. Le timbre a retenti à cause de certains problèmes liés aux microphones, et la séance a tout simplement été suspendue quelques minutes. Vous pouvez voir cela comme le timbre du dîner, si vous voulez.

D'autres sénateurs ont-ils des questions à poser à nos invités? Avant que vous partiez, j'aimerais poser une autre question concernant l'entretien. Je devrais peut-être la poser à M. Quick.

Des économistes spécialistes des transports ont parlé devant le comité de la Chambre des communes du coût élevé des pièces de rechange et ont dit que les établissements où se fait l'entretien lourd des grands avions ont tendance à se trouver près de l'endroit où sont fabriqués la majorité des avions, à l'extérieur du Canada. Dans le cas de Bombardier, les avions seront fabriqués au Canada. Je suis curieux : est-ce que cela représente une excellente occasion pour les travailleurs canadiens? J'aimerais savoir pourquoi, que la réponse soit oui ou non.

M. Quick : Comme je l'ai mentionné, sénateur, l'amélioration de notre capacité est toujours une bonne chose pour notre industrie et pour les travailleurs. Avoir des centres d'excellence

is a significant benefit to our industry. There's tremendous competition across the globe for MRO industry development. Many countries, like Singapore, for example, base their whole aerospace industry on MRO. For me, the development of the centre of excellence and having it here in Canada is a significant benefit not only to our industry but also to the development of our workforce as well.

The Deputy Chair: One more question in that area, if I may. According to your association statistics, maintenance, repair and overhaul services in Canada grew by 37 per cent between 2004 and 2014. In light of the collapse of Aveos and the loss of those jobs, does the aircraft maintenance sector continue to grow in Canada? Is it still growing despite that?

Mr. Quick: Yes, it is. It faces significantly more competition than we've had in the past, but it continues to grow.

The Deputy Chair: Thank you.

If there are no more questions, I'd like to thank Mr. Chartrand, Mr. Hospes and Mr. Quick for participating in the hearing.

Honourable senators, our meeting tomorrow morning will start at 9 a.m. with witnesses from the Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec and from Air Canada. In addition, the steering committee is recommending clause-by-clause consideration at the end of these meetings.

Honourable senators, the meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, June 21, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures, met this day at 9 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Michael L. MacDonald (*Deputy Chair*) in the chair.

[English]

The Deputy Chair: Today, the committee is continuing its examination of Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for certain other measures. This bill would modify the existing requirements governing where Air Canada must carry out its aircraft maintenance activities, as well as the type and volume of those activities. The bill also provides for certain other measures related to this obligation.

à Montréal et à Winnipeg est très avantageux pour notre industrie. On se livre une concurrence acharnée partout dans le monde pour développer le secteur de l'entretien, de la réparation et de la révision. Dans de nombreux pays, comme Singapour, toute l'industrie aérospatiale repose sur ce secteur. Selon moi, la création d'un centre d'excellence au Canada serait très avantageuse non seulement pour notre industrie, mais aussi pour le développement de notre main-d'œuvre.

Le vice-président : Si je peux me permettre, je vais poser une autre question à ce sujet. Selon les chiffres de votre association, les services d'entretien, de réparation et de révision ont connu au Canada une croissance de l'ordre de 37 p. 100 entre 2004 et 2014. À la suite de la faillite d'Aveos et de la perte d'emplois qui a suivi, le secteur de l'entretien d'avions poursuit-il sa croissance au pays? Continue-t-il malgré tout de prendre de l'expansion?

M. Quick : Oui, la croissance du secteur se poursuit. Il fait face à une concurrence beaucoup plus forte qu'avant, mais il continue de prendre de l'expansion.

Le vice-président : Merci.

S'il n'y a plus de questions, je tiens à remercier M. Chartrand, M. Hospes et M. Quick d'avoir comparu.

Honorables sénateurs, nous allons poursuivre notre séance demain à 9 heures en accueillant un témoin de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec et des témoins d'Air Canada. De plus, le comité de direction recommande de procéder à une étude article par article à la fin des rencontres.

Honorables sénateurs, la séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 21 juin 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures, se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour étudier ce projet de loi.

Le sénateur Michael L. MacDonald (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le vice-président : Aujourd'hui, le comité poursuit son étude du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures. Le projet de loi vise à changer les exigences relatives au lieu d'exécution des activités d'entretien d'aéronefs d'Air Canada, ainsi qu'au type et au volume de ces activités. Il prévoit aussi d'autres mesures relatives à cette obligation.

Let me provide an outline of today's meeting. During our first hour, the committee will hear from the Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. During the second hour, we shall hear from Air Canada officials. Then, the committee will begin clause-by-clause consideration.

Let me introduce our first witnesses. From the Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec, Serge Cadieux, General Secretary; and David Chartrand, Vice President.

I understand that Mr. Cadieux is making the presentation, and Mr. Chartrand is available to assist with any questions. Mr. Cadieux, would you begin, please?

[Translation]

Serge Cadieux, General Secretary, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec: Thank you, Mr. Chair. The FTQ wishes to thank the Senate committee members for this invitation to discuss Bill C-10.

The FTQ is a central labour body representing 600,000 members from 5,000 local branches of Quebec, national and international trade unions. More than 20,000 aerospace workers are members of the FTQ; they work in the manufacturing and maintenance of aircraft and their components, and act as flight attendants, pilots or airport personnel.

Your decision concerning Air Canada will be, in our opinion, ill-advised if it does not take into account the industrial ecosystem in which this company operates. Our tendency to consider the issues separately, as we are moved to do with this bill, is a trap that, in this case, would prevent us from seeing the forest for the trees. So, I will take advantage of the few minutes that you grant us to share information that strikes us as being critical.

The maintenance, repair and overhaul sector, referred to as MRO, represents 30,000 direct jobs and 26 per cent of the Canadian aerospace industry's direct GDP in 2014. The remaining 74 per cent comes from the manufacturing sector, more than half of which is located in Quebec.

This information is important, insofar as all major aerospace clusters in the world have a well-developed aircraft maintenance industry, since the knowledge of the employees in this sector is a necessary and essential part of the production cycle. This expertise opens access to in-depth knowledge of the sector and to product engineering to improve the different components of the aircraft.

Globally, the MRO services sector occupies a much larger place in the aerospace industry than what we see in Canada. The global MRO services market represents 75 per cent of the aircraft and helicopter production value. In Canada, this proportion is only about 36 per cent. There is food for thought

Voici comment la séance d'aujourd'hui se déroulera. Durant la première heure, le comité recevra la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec. Puis, durant la deuxième heure, nous accueillerons les représentants d'Air Canada. Ensuite, le comité entreprendra l'étude article par article.

Permettez-moi de vous présenter nos premiers témoins. Voici Serge Cadieux, secrétaire général, et David Chartrand, vice-président, tous deux de la Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec.

Je crois comprendre que M. Cadieux présentera l'exposé et que M. Chartrand aidera à répondre aux questions. La parole est à vous, monsieur Cadieux.

[Français]

Serge Cadieux, secrétaire général, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec : Je vous remercie, monsieur le président. D'abord, la FTQ remercie les membres du comité sénatorial de l'avoir invitée à discuter du projet de loi C-10.

La FTQ est une centrale syndicale qui compte 600 000 membres qui proviennent de 5 000 sections locales de syndicats québécois, nationaux et internationaux. Plus de 20 000 travailleurs et travailleuses du secteur de l'aérospatial sont membres de la FTQ; ils travaillent dans la fabrication et l'entretien des aéronefs et de leurs composantes, agissent comme agents de bord, pilotes ou travaillent dans les aéroports.

Votre décision concernant Air Canada sera, selon nous, mal avisée si elle ne tient pas compte de l'écosystème industriel dans lequel cette compagnie évolue. Notre tendance à considérer les problèmes séparément, comme nous pousse à le faire ce projet de loi, est un piège qui, dans ce cas-ci, nous ferait oublier la forêt qui se trouve derrière l'arbre. Je vais donc profiter des quelques minutes que vous nous accordez pour partager avec vous des renseignements qui nous semblent déterminants.

Le secteur des services d'entretien, de réparation et de révision, appelé ERR, représentait 30 000 emplois directs et 26 p. 100 du PIB direct de l'industrie aérospatiale canadienne en 2014. Les 74 p. 100 restants sont liés au secteur de la fabrication, dont plus de la moitié est située au Québec.

Cette information est importante, dans la mesure où toutes les grandes grappes aérospatiales dans le monde disposent d'une industrie de maintenance d'avions bien développée, parce que le savoir-faire des employés de ce secteur est un maillon nécessaire et essentiel du cycle de la fabrication. Ce savoir-faire donne accès à la connaissance de terrain et à l'ingénierie des produits afin d'améliorer les différentes composantes d'un appareil.

À l'échelle mondiale, le secteur des services d'ERR occupe une place beaucoup plus importante dans l'industrie aérospatiale que ce qu'on observe au Canada. Le marché mondial des services d'ERR représente 75 p. 100 de la valeur de la production d'avions et d'hélicoptères. Au Canada, cette proportion n'est que d'environ

here. In fact, we believe it is essential to improve this ratio if we want to continue to develop the aerospace industry on our territory. However, Bill C-10 will produce the opposite effect.

To simply illustrate what I have just said, I invite you to think about the Héroux-Devtek company, for example. The company began its activities in the 1980s, precisely in the MRO services sector. And it is exactly the acquired knowledge in the repair and maintenance of landing gears that allowed them to become the important world-renowned manufacturer that they are today.

I emphasize the fact that the decision concerning the maintenance performed on the Air Canada equipment does not only concern this company. This decision, which is in your hands, will have an impact on the aerospace sector as a whole. So, if you let Air Canada operate in isolation, it is clear that this company will continue to reduce its demand for Canadian maintenance services.

They will argue that it is normal to allow Air Canada to enjoy the same flexibility as its competitors. But the aircraft maintenance industry is an advanced sector that we feel it would be ill-advised to treat as if it were a low priority non-strategic sector. In other words, it is justified for Canada to want Air Canada to remain a Canadian-owned company. And it would also be justified for Canada to want the maintenance of its aircraft to be carried out on its territory in order to stimulate a local aerospace industry. It would make a lot of sense, in any case, to do so knowing that the prospects for global growth in the maintenance sector are favourable.

According to the information that we obtained, over the next 10 years, the demand for MRO services should grow from US\$64 billion to US\$96 billion — an increase of 49 per cent. The market will be driven, among others, by a global air traffic that doubles every 15 years and will drive a significant increase of the aircraft fleet. In 2015, North America accounted for 29 per cent of the demand for MRO services.

Honourable senators, at some point, public authorities must make the decisions the private sector cannot make. We are all well aware here that the invisible hand of Adam Smith is an illusion. There is no invisible hand; there are only laws, regulations and fiercely negotiated international trade agreements.

Therefore, the first pitfall to avoid in the debate surrounding Bill C-10 is imagining that we are facing a lack of choice because it would supposedly be unfair to require Air Canada to perform its maintenance on our territory, while its competitors do not have this constraint. This is an area in which there are no international agreements to restrain your role as legislators and in

36 p. 100. Il y a là matière à réflexion. En fait, nous pensons qu'il faut absolument améliorer ce ratio si nous voulons continuer de développer l'industrie aérospatiale sur notre territoire. Or, le projet de loi C-10 produirait l'effet inverse.

Pour illustrer simplement ce que je viens de dire, je vous invite à penser à l'exemple de la compagnie Héroux-Devtek. L'entreprise a amorcé ses activités dans les années 1980, justement dans le secteur des services de maintenance ERR. Or, c'est précisément le savoir-faire acquis dans la réparation et la maintenance de trains d'atterrissage qui lui a permis de devenir l'important fabricant reconnu à l'échelle mondiale qu'il est aujourd'hui.

J'insiste sur le fait que la décision concernant la maintenance effectuée sur les appareils d'Air Canada ne concerne pas que cette compagnie. Cette décision, qui est entre vos mains, aura un effet sur l'ensemble du secteur de l'industrie aérospatiale. Or, si on laisse faire Air Canada, il est clair que celle-ci continuera de réduire sa demande de services de maintenance canadiens.

On vous opposera qu'il est normal de permettre à Air Canada de jouir de la même souplesse que ses concurrents. Cependant, l'industrie de la maintenance d'aéronefs est un secteur de pointe qu'il nous semble très mal avisé de traiter comme s'il s'agissait d'un secteur non stratégique de second ordre. Autrement dit, le Canada a raison de vouloir qu'Air Canada demeure une compagnie de propriété canadienne, et le Canada aurait raison de vouloir que la maintenance de ses avions se fasse sur son territoire dans le but de stimuler une industrie aérospatiale locale. En tout cas, il serait très sensé de le faire sachant que les perspectives de croissance mondiale du secteur de la maintenance sont favorables.

Selon les renseignements que nous avons obtenus, au cours des 10 prochaines années, la demande pour les services d'ERR devrait passer de 64 milliards de dollars américains à 96 milliards de dollars américains, soit une hausse de 49 p. 100. Le marché sera stimulé, entre autres, par le trafic aérien mondial qui double tous les 15 ans et qui fera croître la flotte d'avions de façon significative. En 2015, l'Amérique du Nord représentait 29 p. 100 de la demande de services d'ERR.

Honorables sénateurs, à un moment donné, il appartient aux pouvoirs publics de prendre des décisions que le secteur privé ne peut pas prendre. Nous savons tous, dans cette salle, que la main invisible d'Adam Smith est une vue de l'esprit. Il n'y a pas de main invisible, il n'y a que des lois, des règlements et des accords commerciaux internationaux âprement négociés.

Donc, le premier écueil à éviter dans le débat lié au projet de loi C-10, c'est d'imaginer que nous sommes face à une absence de choix, car il serait supposément injuste d'imposer à Air Canada de faire sa maintenance sur notre territoire, alors que ses concurrents n'ont pas cette contrainte. Voici un domaine dans lequel aucun traité international ne vient contraindre votre rôle de législateur et

which the Canadian economy has everything to gain. Why not keep these jobs in our country, and why not create the conditions for Canada to stimulate its aerospace industry?

From our point of view, Bill C-10 would not result in freeing Air Canada from the fetters to which it has been tied for 30 years, to quote words that were heard in this chamber. Its effect — and that is the real choice this committee is facing — is to allow Air Canada's executives to maximise the shareholders' performance at the expense of skilled jobs on Canadian territory. Yes, this is the real issue behind Bill C-10. Do you want to promote Air Canada's shareholders or rather employment and the development of the entire Canadian aerospace industry cluster?

This is a very pragmatic economic policy decision. Allow me, one last time before I conclude, to submit some data that must be taken into account. According to analysts, 1,000 direct jobs in the MRO services generate 1,457 indirect and spinoff jobs in the rest of the Canadian economy. This information is crucial.

In comparison, 1,000 direct jobs in the aerospace manufacturing sector generate 1,340 indirect and spinoff jobs. This is a difference of almost 9 per cent. The gap is even more significant — 14 per cent — in the case of the impact on GDP. This shortfall is simply explained by the fact that the MRO services use more local subcontractors than the manufacturing sector, which uses more components imported from abroad.

In short, it seems clear that the best decision from an economic point of view would be to amend Bill C-10. Let's be clear; from an economic point of view does not mean from the point of view of Air Canada's shareholders.

I do not have to tell you, honourable senators, who just amended Bill C-14 on physician-assisted dying, that there are no perfect decisions. There are no ideal economic policies; there are only those that are possible. In the less than ideal circumstances in which we operate, requiring Air Canada to continue to contribute directly to the Canadian MRO services industry is the best decision, from an economic point of view, for Canada.

That is why, in conclusion, we propose that the Senate amend Bill C-10. First, in order to stop the hemorrhaging of jobs in the maintenance services sector. In other words, by ensuring that the final text will not allow Air Canada to continue to reduce the amount of maintenance that they perform in Canada. Subsequently, in order to force Air Canada to bring its offshore maintenance activities back to Canada. Clearly, this means that, as a first step, Air Canada would maintain its 2,500 current jobs in Canada. Then, in a second phase, the company would gradually repatriate its offshore activities.

Thank you for your attention.

dans lequel l'économie canadienne a tout à gagner. Pourquoi ne pas conserver ces emplois dans notre pays et pourquoi ne pas créer les conditions pour que le Canada stimule son industrie aérospatiale?

De notre point de vue, le projet de loi C-10 n'a pas pour effet de libérer Air Canada des fers qu'elle porte depuis 30 ans, pour reprendre des mots entendus dans cette enceinte. Son effet — et c'est le véritable choix devant lequel ce comité se trouve — est de permettre aux dirigeants d'Air Canada de maximiser le rendement des actionnaires au détriment de l'emploi spécialisé sur le territoire canadien. Oui, c'est la véritable question qui sous-tend le projet de loi C-10. Voulez-vous favoriser les actionnaires d'Air Canada ou plutôt l'emploi et le développement de l'ensemble de la grappe aérospatiale canadienne?

Il s'agit d'une décision de politique économique très pragmatique. Permettez, une dernière fois avant de terminer, que je vous soumette quelques données dont il vous faut tenir compte. Selon les analystes consultées, 1 000 emplois directs dans les services d'ERR génèrent 1 457 emplois indirects et induits dans le reste de l'économie canadienne. Cette information est capitale.

À titre comparatif, 1 000 emplois directs dans le secteur de la fabrication aérospatiale engendrent 1 340 emplois indirects et induits. Il s'agit d'un écart de presque 9 p. 100. L'écart est même plus important (14 p. 100) lorsqu'il s'agit de l'effet sur le PIB. Cet écart s'explique simplement par le fait que les ERR utilisent plus de sous-traitants locaux que le secteur de la fabrication qui, lui, utilise plus d'intrants importés de l'étranger.

Bref, il nous semble évident que la meilleure décision du point de vue économique serait d'amender le projet de loi C-10. Comprenons-nous bien, lorsqu'il s'agit du point de vue économique, cela ne veut pas dire qu'il s'agit du point de vue des actionnaires d'Air Canada.

Ce n'est pas à vous, honorables sénateurs, qui venez d'amender le projet de loi C-14 sur l'aide médicale à mourir, que je vais apprendre qu'il n'y a pas de décisions idéales. Il n'y a pas de politiques économiques idéales, il n'y a que celles qui sont possibles. Dans les circonstances non idéales dans lesquelles nous évoluons, obliger Air Canada à contribuer de manière directe au secteur canadien des services de maintenance est la meilleure décision d'un point de vue économique pour le Canada.

C'est pourquoi nous proposons que le Sénat modifie le projet de loi C-10. D'abord, pour faire cesser l'hémorragie des emplois dans le secteur des services de maintenance. Autrement dit, il faut s'assurer que le texte de loi final empêche Air Canada de continuer à diminuer le volume de la maintenance qui est effectuée au Canada. Ensuite, Air Canada doit ramener au Canada les activités de maintenance qu'elle a délocalisées. Bref, cela signifie que, dans un premier temps, Air Canada maintiendrait les 2 500 emplois qui existent encore au pays et, dans un deuxième, que la compagnie procéderait à un rapatriement graduel des emplois délocalisés.

Je vous remercie de votre attention.

[English]

Senator Doyle: Thank you for your presentation. I have a couple of general questions.

If Air Canada is permitted to have the same flexibility as its competitors in moving or eliminating its aircraft maintenance in Manitoba, Quebec and Ontario, do you have any fear, as your presentation seems to indicate on page 3, that we run the risk of Air Canada not remaining a Canadian company? As you said on page 3, you want Air Canada remain a Canadian-owned company. What is the implication in that?

[Translation]

Mr. Cadieux: The Air Canada Public Participation Act stipulated in 1988 that Air Canada shall remain a Canadian company and continue to hire Canadian workers for the maintenance, repair and overhaul of its aircraft fleet. Under that act, Air Canada had an obligation to maintain its fleet in Winnipeg, Montreal and Mississauga. Despite the provisions of the act, Air Canada authorized the outsourcing of 2,600 jobs after Aveos closed. Those jobs were not outsourced to China, but to the United States and Israel, where working conditions are not inferior to ours. So Air Canada went before the courts, and we were forced to go before the courts to enforce the law. After two favourable decisions — one decision of the Superior Court and one of the Court of Appeal — a unanimous ruling rendered exceptionally by five judges in Quebec concluded that Air Canada was breaching the act. Afterwards, Air Canada applied for leave to appeal before the Supreme Court. In conjunction with the Attorney General of Quebec, Air Canada concluded an agreement to suspend deliberations, thus avoiding having to comply with the legislation.

I am personally convinced that, should Bill C-10 be passed as is — since it imposes no level of maintenance on Air Canada's air fleet — the corporation could hire three individuals in three different provinces to check tire pressure, and that would meet the requirements of the law. So, 2,500 other jobs in Canada are at stake. I am referring to direct jobs, and we know that 1,000 direct jobs related to the maintenance of Air Canada's fleet provide Canadians and the economy with about 1,500 additional indirect and spinoff jobs.

We have to look at Air Canada's past. I am sorry, but Air Canada has behaved like an offender with regard to Canadian laws. That is the case in terms of its obligation to maintain its fleet. That is also the case in terms of official languages. The fact that Air Canada is violating the Official Languages Act is not new. Before a House of Commons committee, the corporation's president said that he wished the act was repealed entirely. It is the act that stipulates that Air Canada shall remain a Canadian

[Traduction]

Le sénateur Doyle : Merci de votre exposé. J'ai quelques questions d'ordre général.

Si on permet à Air Canada de jouir de la même souplesse que ses concurrents et de déménager ou d'éliminer les activités d'entretien d'aéronefs qu'elle mène au Manitoba, au Québec et en Ontario, craignez-vous, comme votre mémoire semble l'indiquer à la page 3, qu'Air Canada risque de ne pas demeurer une entreprise canadienne? Vous dites à la page 3 que vous voulez qu'Air Canada demeure une compagnie de propriété canadienne. Quelles sont les implications?

[Français]

M. Cadieux : Dans un premier temps, la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada prévoyait en 1988 qu'Air Canada demeure une entreprise canadienne et qu'elle continue d'embaucher des travailleurs au Canada pour la maintenance, l'entretien et la révision de sa flotte d'avions. En vertu de cette loi, Air Canada avait l'obligation d'entretenir sa flotte à Winnipeg, à Montréal et à Mississauga. Malgré les dispositions de la loi, Air Canada a autorisé la délocalisation de 2 600 emplois à la suite de la fermeture d'Aveos. Ces emplois n'ont pas été transférés en Chine, mais aux États-Unis et en Israël, là où les conditions de travail ne sont pas inférieures aux nôtres. Ainsi, Air Canada est allée devant les tribunaux, nous avons été forcés d'aller devant les tribunaux pour faire respecter la loi. Après deux décisions favorables, soit une décision de la Cour supérieure et une décision de la Cour d'appel, un jugement unanime rendu exceptionnellement par cinq juges au Québec déterminait qu'Air Canada contrevenait à la loi. Par la suite, Air Canada a demandé une requête pour permission d'appeler devant la Cour suprême. De concert avec le procureur général du Québec, Air Canada a conclu une entente afin de suspendre le délibéré, ce qui lui évitait de se soumettre à la loi.

Je suis moralement convaincu que, si le projet de loi C-10 est adopté tel quel — parce qu'il n'impose aucun niveau d'entretien de la flotte aérienne à Air Canada —, la société pourra embaucher trois personnes dans trois provinces différentes pour vérifier la pression des pneus, ce qui respectera les exigences de la loi. Donc, 2 500 autres emplois au Canada sont en jeu. Je fais référence aux emplois directs, et on sait que 1 000 emplois directs liés à l'entretien de la flotte d'Air Canada procurent aux Canadiens ou à l'économie environ 1 500 emplois indirects et induits supplémentaires.

Il faut examiner le passé d'Air Canada. Je suis désolé, mais Air Canada s'est comportée comme un délinquant quant aux lois du Canada. C'est le cas en ce qui concerne son obligation de faire entretenir sa flotte. C'était le cas aussi en ce qui concerne les langues officielles. Le fait qu'Air Canada contrevient à la Loi sur les langues officielles ne date pas d'hier. Il faut encadrer Air Canada. Devant un comité de la Chambre des communes, le président a affirmé qu'il souhaiterait que la loi soit entièrement

company. If the act is repealed, I am sure that Air Canada will not remain a Canadian company.

[English]

Senator Doyle: If the bill is passed, what, in your opinion, would constitute compliance with the act? You just told us what non-compliance would be. What would be compliance with the act for Air Canada in terms of the numbers of people that they should employ in Ontario, Quebec and Manitoba? Should there be 20 per cent, 30, 40 or 50? Because it's not really spelled out in the act what compliance with the act would be. In your opinion, what should it be?

[Translation]

Mr. Cadieux: Under the current act, Air Canada has the latitude to decide what percentage of activities or type of maintenance must be carried out on its fleet. When Air Canada hires a worker to check an aircraft's tire pressure, it is meeting the requirements set out in the act if that work is carried out in Manitoba, Quebec or Ontario. Before the Superior Court and the Quebec Court of Appeal, the Air Canada lawyers claimed that, by outsourcing its jobs, it was not violating the act, as no percentage of maintenance had been required to maintain its fleet. So the courts interpreted the legislation. Obviously, Senator Doyle, Quebec's highest court, the Quebec Court of Appeal, interpreted the application of the act. If Air Canada disagrees with the decision, it should appear before the Supreme Court, which will make a ruling on this matter. So the Supreme Court will determine what Air Canada's obligations are and whether the corporation has breached them. That is the answer I can give you.

[English]

Senator Doyle: Under a new act, would Air Canada be permitted to bring any foreign companies into Canada to participate in their aircraft maintenance? Would that be a possibility? Are you thinking about that?

[Translation]

Mr. Cadieux: Absolutely. It should be noted that, once the act was passed in 1988, Air Canada was not responsible for maintaining its fleet. It entrusted that task to the subcontractor Aveos, which is not the only such company in the world. Once Air Canada has an obligation to maintain its fleet here, it will find subcontractors. It is said that a centre of excellence will be created in exchange for the purchase of 40 Bombardier C Series aircraft. The maintenance of those aircraft will be done in Quebec and on Canadian territory, which is entirely possible. Currently, Air Canada has 2,500 employees involved in the repairs and overhauls of the Air Canada fleet. That has never been a problem since 1988, but it suddenly became one in 2012, as the company wanted to make the shareholders wealthier.

abrogée. C'est la loi qui prévoit qu'elle demeurera une entreprise canadienne. Si la loi est abrogée, je suis convaincu qu'Air Canada ne demeurera pas une compagnie canadienne.

[Traduction]

Le sénateur Doyle : Si le projet de loi était adopté, à votre avis, en quoi consisterait la conformité à la loi? Vous venez de nous parler de la non-conformité. Combien d'employés faudrait-il qu'Air Canada ait en Ontario, au Québec et au Manitoba pour respecter la loi? Faudrait-il un pourcentage de 20, 30, 40 ou 50 p. 100? Car la mesure ne précise pas vraiment ce qui constitue la conformité à la loi. D'après vous, comment devrait-elle être définie?

[Français]

M. Cadieux : Selon la loi actuelle, Air Canada a toute la latitude pour décider du pourcentage d'activités ou du type d'entretien qui doit être effectué sur sa flotte. À partir du moment où Air Canada emploie un travailleur pour vérifier la pression des pneus d'un aéronef, elle respecte les exigences prévues par la loi si ce travail est réalisé au Manitoba, au Québec ou en Ontario. Devant la Cour supérieure et la Cour d'appel du Québec, les avocats d'Air Canada prétendaient qu'en délocalisant ses emplois, elle ne contrevenait pas à la loi, parce qu'aucun pourcentage d'entretien n'avait été exigé pour l'entretien de sa flotte. Les tribunaux ont donc interprété la loi. De toute évidence, monsieur le sénateur, le plus haut tribunal du Québec, soit la Cour d'appel du Québec, a interprété l'application de la loi. Si Air Canada n'est pas d'accord avec la décision, elle devra comparaître devant la Cour suprême, qui se prononcera sur cette question. Ainsi, la Cour suprême déterminera quelles sont les obligations d'Air Canada et si elle a contrevenu à ses obligations. Voilà la réponse que je peux vous donner.

[Traduction]

Le sénateur Doyle : En vertu d'une nouvelle loi, Air Canada serait-elle autorisée à inviter des entreprises étrangères au Canada pour participer à ses activités d'entretien d'aéronefs? Serait-ce une possibilité? Envisagez-vous cette éventualité?

[Français]

M. Cadieux : Absolument. Il faut savoir qu'à partir de l'adoption de la loi en 1988, Air Canada n'était pas responsable de l'entretien de sa flotte. Elle l'a confié au sous-traitant Aveos, qui n'est pas le seul qui existe dans le monde. Une fois qu'Air Canada aura l'obligation de faire entretenir sa flotte ici, elle trouvera des sous-traitants. On dit qu'un centre d'excellence sera créé en échange de l'acquisition de 40 appareils C Series de Bombardier. L'entretien de ces appareils sera effectué au Québec et sur le territoire canadien, ce qui tout à fait possible. À l'heure actuelle, Air Canada fait appel à 2 500 employés pour la réparation et la révision de la flotte d'Air Canada. Cela n'a jamais été un problème depuis 1988, mais ce l'est devenu soudainement en 2012, parce qu'on a voulu enrichir les actionnaires.

We have to see things as they are. In Quebec, in the greater Montreal area, 1 out of 47 jobs is dependent on the aerospace sector. That is not insignificant. There are specialized schools in Quebec whose students will be able to meet the obligations of airlines and manufacturers. An entire ecosystem has been put in place. If the Canadian national airline is allowed to carry out its maintenance and repair activities abroad, that affects the subcontractors and an entire education system set up to support the aerospace industry in Canada.

That clearly also weakens our economy. Frankly, Air Canada is asking for amendments to the legislation at a time when its financial health is excellent. When that is the case, it does not hesitate to come knocking on unions' doors and ask them to renegotiate collective agreements. Who made sacrifices in the latest Air Canada restructurations? All Canadians did, as the corporation received subsidies from the Canadian government. Our taxes paid for those subsidies. In addition, Air Canada asked the unions to renegotiate the collective agreements in order to insert double pay scales, making it possible to change the pension plan, and so on.

As soon as Air Canada is doing well financially, it forgets that and asks for permission not to bring back the 2,500 jobs that were created outside the country. Moreover, it is asking for permission to fire the remaining 2,500 employees. Quite frankly, I find that Air Canada has a lot of nerve. The airline is not an outstanding corporate citizen in Canada, to say the least.

Senator Pratte: I have two questions for you. Mr. Cadieux and Mr. Chartrand, the committee has received a brief from the Government of Quebec's minister of the economy, science and innovation, Ms. Anglade. The minister talks about the agreement concluded with Air Canada to create a centre of excellence. She says the following, and I quote:

The Government of Quebec has requested that Bill C-10 come into force as soon as possible, that is, by the end of the parliamentary session at the end of June 2016 and before the July deadline the Supreme Court of Canada gave for suspension of court proceedings.

So the Government of Quebec is asking the Senate committee and the Senate to pass Bill C-10 before we adjourn for the summer, saying that it is satisfied with the commitment received from Air Canada to create a centre of excellence. That is something the committee must take into account, as it was, after all, the Government of Quebec that brought the matter before the courts after Aveos was closed. What can you tell us about that?

Il faut voir les choses telles qu'elles sont. Au Québec, dans la grande région métropolitaine de Montréal, il y a un emploi sur 47 qui dépend du secteur aérospatial. Ce n'est pas rien. Il y a des écoles au Québec pour spécialiser des étudiants qui pourront respecter les obligations des transporteurs aériens et des fabricants. Tout un écosystème a été mis en place. À partir du moment où on laisse le transporteur national canadien effectuer son entretien et les réparations à l'extérieur du territoire, cela affecte les sous-traitants et tout un système scolaire qu'on a mis en place pour être en mesure de soutenir l'industrie aérospatiale sur le territoire canadien.

Cela a pour effet également d'affaiblir notre économie, c'est clair. Honnêtement, Air Canada demande des modifications à la loi à un moment où sa santé financière est en excellente. Lorsque c'est le cas, elle ne se gêne pas pour venir cogner à la porte des syndicats et leur demander de rouvrir les conventions collectives. Qui a fait les sacrifices dans le cadre des dernières restructurations d'Air Canada? Ce sont tous les citoyens canadiens, parce qu'Air Canada a pu profiter de subventions de la part du gouvernement canadien. Ce sont nos taxes qui ont payé ces subventions. De plus, Air Canada a demandé aux syndicats de rouvrir les conventions collectives pour y insérer des échelles de salaire doubles permettant de modifier le régime de retraite, et cetera.

À partir du moment où Air Canada va bien financièrement, elle oublie cela et demande qu'on lui permette de ne pas rapatrier les 2 500 emplois qui avaient été créés à l'extérieur du pays. De plus, elle demande la permission de mettre à la porte les 2 500 autres employés qui reste. Honnêtement, je trouve qu'Air Canada ne manque pas de culot. Le transporteur n'est pas le citoyen corporatif d'excellence au Canada, c'est le moins qu'on puisse dire.

Le sénateur Pratte : J'aurais deux questions à vous poser. Messieurs Cadieux et Chartrand, le comité a reçu un mémoire de la part de la ministre de l'Économie, de la Science et de l'Innovation du gouvernement du Québec, Mme Anglade. La ministre parle de l'entente qui a été conclue avec Air Canada sur la création d'un centre d'excellence. Elle a dit ce qui suit, et je cite :

Le gouvernement du Québec demande à ce que le projet de loi C-10 entre en vigueur dans les plus brefs délais, c'est-à-dire d'ici la fin de la session parlementaire prévue à fin de juin 2016 et avant l'expiration en juillet du délai accordé par la Cour suprême du Canada pour la suspension des procédures judiciaires.

Le gouvernement du Québec demande donc au comité sénatorial et au Sénat d'adopter le projet de loi C-10 avant l'ajournement de l'été, s'estimant satisfait de l'engagement obtenu d'Air Canada de créer un centre d'excellence. C'est une chose dont le comité doit tenir compte, parce c'était tout de même le gouvernement du Québec qui avait porté la cause devant les tribunaux à la suite de la fermeture d'Aveos. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet?

Mr. Cadieux: The unfortunate thing is that it is a secret agreement, the details of which are unknown.

Senator Pratte: Are you talking about the agreement concluded between Air Canada and the Government of Quebec?

Mr. Cadieux: Exactly. We even appeared before the courts, as we had filed an injunction to enforce the Court of Appeal's decision and to try to get access to the agreement. Bombardier and Air Canada are not giving Canadians a gift by saying that the corporation will have its C Series aircraft maintained on Canadian territory. They cannot be maintained elsewhere, as they are not long-range aircraft. Maintenance on those aircraft cannot be done in Israel for a Canadian airline. That would be crazy.

The current act allows maintenance to be carried out in a centre of excellence that would not necessarily be operated by Air Canada or Bombardier. Nothing guarantees that the agreement concluded between Air Canada, the Government of Quebec and Bombardier will ensure that Air Canada will be maintaining that fleet at the centre of excellence. The current act does not require Air Canada to create a centre of excellence. It also does not require Bombardier to create such a centre. It does require the airline to ensure that its aircraft are maintained on Canadian territory.

The problem is that Air Canada has that obligation, but it can choose any manufacturer. Why would that aspect be limited to Bombardier? The legislation currently requires Air Canada to have its fleet maintained and overhauled, whether we are talking about Embraer, Boeing, Airbus, Bombardier or other aircraft. That is what we are asking for. We cannot put all of our eggs in one basket, since that has repercussions on Canada's aerospace cluster, on all our subcontractors and on the entire ecosystem.

Senator Pratte: You see our dilemma. The Government of Quebec, the main applicant in the case before the courts on which you are basing your arguments, took the matter all the way to the Court of Appeal. For the applicant, the agreement concluded with Air Canada is satisfactory to such an extent that it is withdrawing from the case and is even asking the Senate to pass Bill C-10.

Mr. Cadieux: The Government of Quebec is not saying that it is withdrawing. It cannot withdraw, as there is a decision. Air Canada can withdraw.

The role of a senator is not to deliver an order to a provincial government, with all due respect for the opposite view. You have to rise above the fray and see what Canada's interest is. What interest of the Canadian economy is fulfilled in this case? I have been negotiating collective agreements for 35 years, and I can tell you that I would not have hired the Government of Quebec's negotiator to manage this agreement.

M. Cadieux : Le malheur est qu'il s'agit d'une entente secrète dont on ne connaît pas les détails.

Le sénateur Pratte : Vous parlez de l'entente conclue entre Air Canada et le gouvernement du Québec?

M. Cadieux : Exactement. Nous sommes même intervenus devant les tribunaux, parce que nous avons déposé une injonction pour faire exécuter la décision de la Cour d'appel et pour essayer d'avoir accès à l'entente. Ce n'est pas un cadeau que font Bombardier et Air Canada aux Canadiens, en affirmant que la société fera entretenir les avions de la C Series sur le territoire canadien. Ils ne peuvent pas être entretenus ailleurs, il ne s'agit pas d'avions long-courriers. On ne peut pas faire entretenir ces avions en Israël pour un transporteur canadien. Ce serait complètement loufoque.

Dans un deuxième temps, la loi actuelle permet que l'entretien se fasse dans un centre d'excellence qui ne serait pas nécessairement opéré par Air Canada ou Bombardier. Rien ne nous garantit que l'entente conclue entre Air Canada, le gouvernement du Québec et Bombardier fera en sorte que ce sera Air Canada qui entretiendra cette flotte au centre d'excellence. La loi actuelle n'oblige pas Air Canada à créer un centre d'entretien. Elle n'oblige pas non plus Bombardier à en créer un. Elle oblige le transporteur à s'assurer que ses appareils seront entretenus sur le territoire canadien.

Le problème est qu'Air Canada a cette obligation, mais qu'elle peut choisir n'importe quel fabricant. Pourquoi limiterait-on cet aspect à Bombardier? La loi oblige présentement Air Canada à faire entretenir et réviser sa flotte, qu'il s'agisse d'appareils d'Embraer, de Boeing, d'Airbus, de Bombardier ou autres. C'est cela que nous demandons. Nous ne pouvons pas mettre tous nos œufs dans le même panier, parce que cela a des répercussions sur la grappe aérospatiale du Canada, sur l'ensemble de nos sous-traitants, sur l'ensemble de l'écosystème.

Le sénateur Pratte : Vous voyez le dilemme que cela nous pose. Le principal demandeur, le gouvernement du Québec, dans la cause qui est devant les tribunaux et sur laquelle vous vous appuyez, a remporté cette cause jusqu'en Cour d'appel. Pour le demandeur, l'entente conclue avec Air Canada est tellement satisfaisante qu'il se désiste et qu'il demande même au Sénat d'adopter le projet de loi C-10.

M. Cadieux : Le gouvernement du Québec ne dit pas qu'il se désiste. Il ne peut pas se désister, car il y a un jugement. C'est Air Canada qui le peut.

Le rôle d'un sénateur n'est pas de livrer une commande à un gouvernement provincial, en tout respect pour l'opinion contraire. Vous devez vous élever au-dessus de la mêlée et voir quel est l'intérêt du Canada. Quel intérêt l'économie canadienne trouve-t-elle dans cette affaire? Je négocie des conventions collectives depuis 35 ans, et je peux vous dire que je n'aurais pas embauché le négociateur du gouvernement du Québec pour gérer cette entente.

Air Canada's president is a very skilled negotiator. He had two strikes against him, but he managed to bring the Government of Quebec into an agreement a first-year law student would have never gotten into. It is not an argument to say that you will give up and pass a bill without proposing amendments to it because the government of a province asked you to do so.

In the current legislation, it is clearly stipulated that a province cannot amend the act, as it is a Canadian statute that concerns a Canadian airline, a Crown corporation since 1937, and that conditions have been imposed on Air Canada in that sense. We have to be careful, as the reasons for which those conditions were imposed were not frivolous at the time, and they are still relevant today.

Of course, we have to take into account the state of the economy. We have tried to provide you with an overview of objectives based on reliable data on what the aerospace cluster means in Canada. The problem is twofold. The first aspect of the problem is the fact that Air Canada's violation of the act has had consequences. Jobs have been outsourced. The other aspect is that, if the act is amended as per Bill C-10, we have to understand that another 2,500 jobs will be lost. That much is clear.

Air Canada had no right to outsource those jobs, and yet, it did so. If it is given carte blanche, it will definitely move forward. You have to look at this issue from the perspective of Canadians' interests. You should not look at it only in the interest of a dispute among the Government of Quebec, Air Canada and Bombardier, but in the public interest.

Senator Pratte: I would like to raise a second point quickly. In your presentation, you talked about the interests of the entire aerospace sector in Quebec and in Canada. However, yesterday, the committee heard from the President of the Aerospace Industry Association of Canada, Jim Quick, who talked about the agreements that led to the creation of centres of excellence for maintenance in Manitoba and in Quebec. He talked about Bill C-10 as being in the interests of Canada's aerospace sector. Yet, you are saying that voting in favour of Bill C-10 would go against the interests of the aerospace sector. According to the spokesperson of Canada's aerospace industries, passing the bill would be in the interests of the aerospace sector. So who is right?

Mr. Cadieux: Senator, what in the current legislation prevents the creation of centres of excellence? Quite frankly, nothing prevents that. In addition, nothing was preventing Air Canada from entrusting a subcontractor with the maintenance and repair of its fleet. That is actually what Air Canada did with Aveos, but at some point, it decided to eliminate that subcontractor. Perhaps the business model no longer suited it.

Perhaps the business model can be developed through centres of excellence, as well. I am not saying it cannot. I am saying that the current legislation makes that possible. The issue is deciding to

Le président d'Air Canada est un très habile négociateur. Il y avait deux prises contre lui, mais il a réussi à embarquer le gouvernement du Québec dans un accord dans lequel un étudiant de droit de première année ne se serait jamais embarqué. Ce n'est pas un argument de dire qu'on va se rendre et adopter un projet de loi sans y proposer d'amendements, parce que le gouvernement d'une province nous l'a demandé.

Dans la loi actuelle, il est clairement prévu qu'une province ne peut pas modifier la loi, parce qu'il s'agit d'une loi canadienne, d'un transporteur canadien, d'une société de la Couronne depuis 1937 et, qu'en ce sens, des conditions ont été imposées à Air Canada. Il faut faire attention, car les raisons pour lesquelles on a imposé ces conditions n'étaient pas farfelues à l'époque, et elles sont toujours pertinentes aujourd'hui.

Il faut, bien sûr, tenir compte de ce qui se passe dans l'économie. On a essayé de vous dresser un portrait des objectifs en fonction de données fiables sur ce que signifie la grappe aérospatiale au Canada. Le problème compte deux éléments. Le premier, c'est que le fait qu'Air Canada contrevienne à la loi a entraîné des conséquences. Des emplois ont été délocalisés. L'autre élément, c'est que, si on modifie la loi comme le projet de loi C-10 le prévoit, il faut comprendre qu'on perdra encore 2 500 emplois. C'est clair.

Air Canada n'avait pas le droit de délocaliser ces emplois, et pourtant, elle l'a fait. Si on lui donne carte blanche, il est certain qu'elle ira de l'avant. Vous devez examiner cette question en fonction de l'intérêt des Canadiens. Vous ne devez pas l'examiner uniquement dans l'intérêt d'un différend qui oppose le gouvernement du Québec, Air Canada et Bombardier, mais bien dans l'intérêt général.

Le sénateur Pratte : J'aimerais soulever un deuxième élément rapidement. Vous avez parlé, dans votre présentation, de l'intérêt de l'ensemble du secteur aérospatial au Québec et au Canada. Or, hier, le comité a entendu le président de l'Association des industries aérospatiales du Canada, M. Jim Quick, qui a parlé des ententes qui ont mené à la création de centres d'excellence d'entretien au Manitoba et au Québec. Il a présenté le projet de loi C-10 comme étant dans l'intérêt du secteur aérospatial au Canada. Cependant, vous dites que voter en faveur du projet de loi C-10 irait à l'encontre de l'intérêt du secteur aérospatial. Selon le porte-parole des industries aérospatiales du Canada, l'adoption du projet de loi serait dans l'intérêt du secteur aérospatial. Ainsi, lequel d'entre vous a raison?

M. Cadieux : Monsieur le sénateur, en vertu de la loi actuelle, qu'est-ce qui empêche la création de centres d'excellence? Honnêtement, rien n'empêche cela. En outre, rien n'empêchait Air Canada de confier à un sous-traitant la maintenance et l'entretien de sa flotte. C'est d'ailleurs ce qu'elle a fait avec Aveos, sauf qu'à un moment donné, elle a décidé d'éliminer Aveos. Peut-être que le modèle d'affaires ne lui convenait plus.

Peut-être aussi que le modèle d'affaires peut se développer au moyen de centres d'excellence. Je ne dis pas le contraire. Je dis que la loi actuelle l'autorise. Le problème, c'est de décider de retirer

relieve Air Canada from any obligation, relying only on a centre of excellence for a fleet of 40 aircraft. I think that is slim, as Air Canada's fleet consists of 400 aircraft. We are talking about 40 or 45 aircraft limited to a single manufacturer.

Once the type of aircraft is changed, what will happen to the students and workers specializing in that sector? Currently, the beauty of our aerospace sector is in our highly specialized workforce that is capable of working with any manufacturer — be it Airbus, Boeing, Embraer or Bombardier. Workers have been trained for all types of aircraft, but this would kill that expertise. If the bill is passed as is and we limit ourselves to a centre of maintenance dedicated to a single type of aircraft, Canadians will lose out.

David Chartrand, Vice President, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec: It is important to note that the act, as currently worded, requires Air Canada, until further notice, to maintain its entire aircraft fleet here, from the aircraft's nose to its tail, from A to Z.

If Air Canada decides to buy C Series aircraft, that existing act forces Air Canada to ensure the maintenance of those C Series aircraft on Canadian territory, as well. That is already in the text of the act. They are promising a centre of excellence that will replace a provision that is already in the act and concerns jobs that should be in Canada, but have been outsourced.

There is no reason to say the act should be amended. In the current act, Air Canada has an obligation to maintain its entire aircraft fleet, including any new aircraft the corporation may buy. However, we are being told that the rest would be covered by a verbal agreement concerning a centre of excellence for maintaining a certain type of aircraft.

Our expertise is being watered down, and our school programs will suffer from it. The programs will be adapted to the work being done, so instead of providing certifications related to a number of aircraft, and instead of having general expertise, an incredible versatility Canada is known for, we will put all of our eggs in the same basket.

So, when the aircraft no longer works, what will happen? It will no longer be possible to maintain Boeings and Airbuses, or to attract other clients. The expertise will no longer be there. By doing this, we are shooting ourselves in the foot. The current act states that Air Canada must maintain all its aircraft, including new planes, be they Boeings, Airbuses or Bombardier aircraft. The company is supposed to do everything here.

[English]

Senator Unger: Thank you, gentlemen, for your presentation. I've been left with the distinct impression that there's a rush to get this bill through before the July 15 Supreme Court deadline. Would you agree with my comment? And what would be the reason for this big rush?

toute obligation à Air Canada en ne misant que sur un centre d'excellence pour une flotte de 40 avions. Je pense que c'est mince, parce que la flotte d'Air Canada comprend 400 appareils. On parle de 40 ou 45 avions limités à un fabricant.

La journée où l'on changera de type d'appareil, qu'advient-il des étudiants et des travailleurs spécialisés dans ce secteur? Actuellement, la beauté de notre secteur aérospatial réside dans notre main-d'œuvre ultraspécialisée et capable de travailler avec n'importe quel fabricant, que ce soit Airbus, Boeing, Embraer ou Bombardier. Les travailleurs et travailleuses ont été formés pour tous les types d'appareil, mais là, nous sommes sur le point de tuer cette expertise. Si on adopte le projet de loi tel quel et qu'on se confine à un centre d'entretien consacré à un seul type d'appareil, les Canadiens et les Canadiennes y perdront au change.

David Chartrand, vice-président, Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec : Il importe de noter que la loi actuelle, telle qu'elle est rédigée, oblige Air Canada, jusqu'à preuve du contraire, à entretenir toute sa flotte d'avions ici, du nez à la queue de l'avion, de A à Z.

Si Air Canada décide d'acheter des appareils C Series, cette même loi qui existe aujourd'hui force Air Canada à prévoir l'entretien de ces C Series sur le territoire canadien aussi. C'est déjà dans le texte de loi. On fait miroiter un centre d'excellence qui remplacera une disposition qui figure déjà dans la loi, et qui concerne des emplois qui devraient être situés au Canada, mais qui ont été envoyés à l'extérieur.

Il n'y a pas de raison de dire que cela devrait faire l'objet d'un échange. Dans la loi actuelle, Air Canada a l'obligation de faire entretenir l'ensemble de sa flotte d'avions, y compris n'importe quel nouvel appareil que la société achèterait. Pourtant, on nous dit qu'on laissera le reste à une entente verbale concernant un centre d'entretien d'excellence pour un type d'appareil.

On dilue notre expertise, et tous nos programmes scolaires en souffriront. Les programmes seront adaptés au travail qui est fait, c'est-à-dire que, au lieu de donner des certifications liées à plusieurs appareils, et au lieu d'avoir une expertise générale, une polyvalence incroyable pour laquelle le Canada est reconnu, on mettra tous nos œufs dans le même panier.

Je vous pose la question suivante : le jour où cet appareil ne fonctionnera plus, que fera-t-on? On ne pourra plus entretenir des Boeing, des Airbus et attirer d'autres clients. On n'aura plus cette expertise. En faisant cela, on se tire une balle dans le pied. La loi actuelle prévoit qu'Air Canada fasse l'entretien de tous ses avions, y compris les nouveaux appareils, qu'il s'agisse de Boeing, d'Airbus ou de Bombardier. Elle est censée tout faire ici.

[Traduction]

La sénatrice Unger : Je vous remercie de votre exposé, messieurs. J'ai la nette impression qu'on se dépêche de faire adopter le projet de loi avant l'échéance du 15 juillet fixée par la Cour suprême. Êtes-vous d'accord avec moi là-dessus? Pourquoi l'urgence?

[Translation]

Mr. Cadieux: It's simple. I practised law for 20 years. I sometimes told my clients that they should reach an agreement because they wouldn't like the highest court's decision. That's what happened with Air Canada. It filed an application for leave to appeal. It wants to work quickly to find another way out. If the Supreme Court dismisses Air Canada's appeal, the company would be faced with the Court of Appeal's decision, a declaratory judgment. An injunction was filed, and the Superior Court would order Air Canada to comply with the act. Obviously, that's not what Air Canada wants.

The remarks made by Quebec's minister of the economy, whose government intervened before the courts, have been brought up as an argument. How much weight should they be given? It's worth remembering that, when the Quebec government intervened before the courts to enforce the act, it was not a Bombardier shareholder. The circumstances are no longer the same. In what capacity did the Quebec government sign an agreement? As a shareholder of the new Bombardier company, because it owns 49 per cent of the C Series aircraft? Or as an advocate for the public interest?

This confuses me, because the Quebec government is taking action in the case as both a company shareholder and the Government of Quebec. I think the Quebec government had the right idea when it decided to appeal to the courts, which enforce compliance with legislation in a democratic society. The courts must be left to do their job. Air Canada has always said that it wasn't bound by its obligations, and it is responsible for convincing the courts. The court decisions have been respected.

However, Air Canada has it easy. The decision against Air Canada requires it to repatriate a large part of the maintenance work. Under Bill C-10, Air Canada is not required to repatriate the jobs, but it can move them offshore if it wants to. That's completely abhorrent and unacceptable. The union representing the workers who made sacrifices was never consulted about the agreement between Bombardier and Air Canada. The union doesn't even know the details of the agreement between the Quebec government, Air Canada and Bombardier, yet it's the advocate for the 2,500 remaining workers and 2,500 former workers. Do you find it normal that one of the main players is not involved in the agreement? It's unusual in a country like Canada, where the fate of 5,000 workers was decided without consulting their representatives. It doesn't make any sense. In my view, the process shouldn't be rushed. I'm not sure whether the Supreme Court will dismiss the application for leave to appeal. Arguments will be made, and eventually Air Canada will need to make a decision on the merits.

If the committee proposes amendments to the bill, Air Canada may eventually find a somewhat more reasonable way to include the workers' representatives in the discussions. Until now,

[Français]

M. Cadieux : C'est simple. J'ai pratiqué le droit pendant 20 ans. Il m'arrivait de dire à mon client qu'il avait intérêt à conclure une entente, parce qu'il n'aimerait pas la décision du plus haut tribunal. C'est ce qui est arrivé avec Air Canada. Elle a déposé une requête pour permission d'appeler. Elle souhaite procéder rapidement pour trouver une autre porte de sortie. À partir du moment où la Cour suprême rejettera le pourvoi d'Air Canada, cette dernière sera confrontée à la décision rendue par la Cour d'appel, qui est un jugement déclaratoire. Une injonction a été déposée et la Cour supérieure émettra une ordonnance pour obliger Air Canada à respecter la loi. Manifestement, ce n'est pas ce que souhaite Air Canada.

On allègue comme argument les propos de la ministre de l'Économie du Québec, dont le gouvernement est intervenu devant les tribunaux. Cependant, quel poids doit-on y accorder? Il importe de se rappeler que, lorsque le gouvernement du Québec est intervenu devant les tribunaux pour faire respecter la loi, il n'était pas actionnaire de Bombardier. Les circonstances ne sont plus les mêmes. À quel titre le gouvernement du Québec a-t-il signé une entente? À titre d'actionnaire de la nouvelle société Bombardier, parce qu'il détiendra 49 p. 100 des appareils C Series? Ou à titre de défenseur de l'intérêt public?

Cela sème de la confusion dans mon esprit, parce que le gouvernement du Québec agit dans ce dossier à titre d'actionnaire d'une compagnie et à titre de gouvernement du Québec. Je pense que le gouvernement du Québec a pris la bonne approche lorsqu'il a décidé de faire appel aux tribunaux, qui sont les gardiens du respect des lois dans une société démocratique. Il faut laisser les tribunaux faire leur travail. Air Canada a toujours soutenu qu'elle n'était pas liée à ses obligations, et ce sera à elle d'en convaincre les tribunaux. On a respecté les décisions des tribunaux.

Or, Air Canada a beau jeu. Le jugement contre Air Canada l'oblige à rapatrier une grande partie de la maintenance. Selon le projet de loi C-10, Air Canada n'est pas obligée de rapatrier ces emplois, mais elle peut les délocaliser si elle le souhaite. C'est carrément odieux. On ne peut pas accepter cela. Le syndicat qui représente les travailleurs qui ont fait des sacrifices n'a jamais été consulté au sujet de l'entente entre Bombardier et Air Canada. Le syndicat ne connaît même pas les détails de l'entente entre le gouvernement du Québec, Air Canada et Bombardier. Pourtant, c'est lui le défenseur des 2 500 travailleurs qu'il reste et des 2 500 travailleurs précédents. D'après vous, est-il normal que l'un des joueurs principaux ne soit pas impliqué dans l'entente? C'est anormal dans un pays comme le Canada, où on décide du sort de 5 000 travailleurs dont les représentants n'ont pas été consultés. Cela n'a aucun bon sens. À mon avis, il ne faut pas précipiter le cours des choses. J'ignore si la Cour suprême rejettera ou non le pourvoi pour permission d'appeler. Des plaidoiries auront lieu et, éventuellement, Air Canada devra rendre une décision sur le fond.

Si le comité propose des amendements au projet de loi, avec le temps, cela permettra peut-être à Air Canada d'envisager d'une façon un peu plus raisonnable l'inclusion des représentants des

whenever Air Canada has encountered problems, it has resolved them with the union representing the employees. At the very least, we could sit down with the government and Air Canada to determine what would be better for Canada's economy, Canadian workers and the manufacturing sector. It's the only manufacturing sector that works in Canada. Of course, there's the automobile industry, but it received billions of dollars in assistance during the 2008 crisis, because it was considered important for the economy. The Quebec aerospace industry is as important as the Ontario automobile industry.

Mr. Chartrand: If you had read the transcripts of the meetings held in the House of Commons, you would know that, when the Air Canada representatives appeared, MP Luc Berthold asked them what would happen to the Bombardier order if the bill weren't passed. Obviously, the Air Canada representatives said they would need to review the case. That's another reason why they're trying to push things through quickly.

We are very concerned that, if the bill isn't passed, Air Canada will cancel airplane orders. That may happen, even if we don't want it to. It would be a major blow, because it is the best aircraft on the market. No aircraft is better or more cost-effective. It is the most technologically advanced, greenest and quietest aircraft. Delta has ordered it, and both JetBlue and British Airways plan to purchase it. The orders are starting to come in because there is no other comparable airplane on the market. Our expertise is extraordinary, and there is no better aircraft in this niche.

Air Canada could say that it was cancelling the order, because the order was not final. Air Canada is waiting to see what happens. I have trouble with the fact that we are living with a sword of Damocles hanging over our heads, and that a corporation is dictating to the country how things will proceed. That is another reason why we are intervening and trying to do so quickly. Air Canada has no reason not to purchase the aircraft. I think the company got a great deal. We don't know the details, but we know the company paid less than the current price, given that it was a client when the product was launched. Air Canada has also arranged for things to move very quickly, with the passage of a bill that will free the company from its commitments and obligations.

[English]

The Deputy Chair: Excuse me, I'm going to have to ask witnesses and senators to tighten up. Time is getting short.

Senator Unger: Okay, I'll be brief. If Bill C-10 passes before the Supreme Court's deadline, will this give Air Canada a free pass on their previous violations of moving jobs offshore?

travailleurs dans les discussions. Jusqu'à présent, chaque fois qu'Air Canada a eu des difficultés, elle les a réglées avec le syndicat qui représente les employés. À tout le moins, on pourra s'asseoir avec le gouvernement et Air Canada pour déterminer ce qui est préférable dans l'intérêt de l'économie du Canada, des travailleuses et des travailleurs canadiens et du secteur manufacturier. C'est le seul secteur manufacturier qui fonctionne au Canada. Il y a l'industrie de l'automobile, bien sûr, mais cette dernière a été sauvée à l'aide de plusieurs milliards de dollars pendant la crise de 2008, parce qu'on jugeait que cette industrie était importante pour l'économie. L'aérospatiale au Québec est aussi importante que ne l'est l'industrie de l'automobile en Ontario.

M. Chartrand : Si vous avez lu les transcriptions des rencontres qui ont eu lieu à la Chambre des communes, vous savez que, lorsque les représentants d'Air Canada ont témoigné, le député Luc Berthold leur a demandé ce qui adviendrait de la commande de Bombardier si le projet de loi n'était pas adopté. Clairement, les représentants d'Air Canada ont dit qu'ils allaient devoir réviser le dossier. C'est une autre raison pour laquelle ils essaient de pousser le dossier rapidement.

On craint fort que si le projet de loi n'est pas adopté, Air Canada décommande des avions. Il est possible que cela arrive, même si on ne le souhaite pas. Il s'agirait là d'un coup d'orgueil incroyable, parce que c'est le meilleur appareil sur le marché. Il ne se fait rien de mieux, rien de plus économique que cet appareil. C'est l'appareil le plus avancé du point de vue technologique, le plus vert et le plus silencieux. Delta en a commandé, JetBlue envisage d'en acheter, British Airways également. On commence à obtenir des commandes, parce qu'il n'y a pas d'autre avion comparable sur le marché. Notre savoir-faire est extraordinaire et, dans ce créneau, il n'y a pas de meilleur appareil.

Donc, Air Canada pourrait dire qu'elle annule la commande, parce qu'elle n'est pas finale. Elle attend de voir ce qui arrivera. J'ai un peu de difficulté avec le fait d'avoir une épée de Damoclès au-dessus de la tête et qu'une corporation dicte au pays comment les choses évolueront. C'est une autre raison pour laquelle nous intervenons et que nous essayons de le faire rapidement. Air Canada n'a aucune raison de ne pas acheter ces avions. D'après moi, elle les a eus à un prix dérisoire. Nous n'en connaissons pas les détails, mais nous savons qu'elle a payé moins que le prix courant, étant donné qu'elle était une cliente au moment du lancement. De plus, elle a obtenu un processus qui fait en sorte que tout va très rapidement pour faire adopter un projet de loi qui la libérera de ses engagements et de ses obligations.

[Traduction]

Le vice-président : Excusez-moi. Je dois demander aux témoins et aux sénateurs d'être plus concis. Nous n'avons plus beaucoup de temps.

La sénatrice Unger : D'accord, je serai brève. Si le projet de loi C-10 est adopté avant l'échéance de la Cour suprême, est-ce que cela donnera un passe-droit à Air Canada par rapport à ses violations antérieures de délocalisation des emplois?

[Translation]

Mr. Cadieux: Yes, absolutely. You are giving Air Canada the freedom to do what it wants, and that is what the company wants. I am taking the threat to cancel orders with a grain of salt. That's part of the rhetoric Air Canada uses to pressure members and senators. Honestly, I don't believe it, because Air Canada doesn't have any reason not to purchase the Bombardier products.

Senator Boisvenu: I want to welcome you to the meeting. I have a few questions, and I'd like you to keep your answers brief.

We understand that you are against Bill C-10, and that you have made your position known. We understand your point of view. How many Aveos workers are currently unemployed?

Mr. Cadieux: I can't answer your question. I know that 1,800 workers lost their jobs.

Senator Boisvenu: No, my question is clear. Do you know what percentage of Aveos workers are still unemployed?

Mr. Cadieux: We don't have the number.

Senator Boisvenu: How would Bill C-10's passage affect the one-billion-dollar class-action lawsuit filed by the workers against the Quebec government and Air Canada?

Mr. Cadieux: I have no idea. We didn't file the lawsuit. We filed an injunction.

Senator Boisvenu: Would the lawsuit no longer make sense if Bill C-10 were passed?

Mr. Cadieux: Maybe.

Senator Boisvenu: I know that, through my decision, I will aim to advocate as best as possible for Quebec's interests, which include the interests of the industry and workers. The entire industry, like the government, is in favour of Bill C-10. However, it seems that the FTQ is not in favour of Bill C-10.

Do you advocate more for the workers' interests or the industry's interests?

Mr. Cadieux: Given what we presented to you today, with supporting data, we can say that we advocate for both the workers' interests and the industry's interests. You need to look at the facts. It's clear. The quotes are clear. These are not quotes from the FTQ's research service. When Air Canada withdrew 1,000 employees from fleet maintenance, 1,457 other jobs were lost.

Senator Boisvenu: I understand. Normally, Quebec makes agreements. Why was no agreement made between the industry and the union in this case?

[Français]

M. Cadieux : Oui, absolument. Vous donnez toute la latitude voulue à Air Canada de faire ce qu'elle veut, et c'est ce qu'elle veut. Je prends la menace d'annulation de commandes avec un grain de sel. Cela fait partie de la rhétorique d'Air Canada pour faire pression sur les députés et les sénateurs. Honnêtement, je n'y crois pas, parce qu'Air Canada n'a pas de raison de ne pas acheter les produits Bombardier.

Le sénateur Boisvenu : Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. J'ai quelques questions et je vous demanderais de donner des réponses courtes.

On comprend que vous êtes contre le projet de loi C-10 et que vous en faites la promotion. Nous comprenons votre point de vue à cet égard. Combien de travailleurs d'Aveos sont actuellement au chômage?

M. Cadieux : Je ne peux pas répondre à votre question. Je sais combien d'employés ont perdu leur emploi. Il y a 1 800 travailleurs...

Le sénateur Boisvenu : Non, ma question est claire. Connaissez-vous le pourcentage des gens d'Aveos qui sont encore en chômage?

M. Cadieux : On ne l'a pas.

Le sénateur Boisvenu : Si le projet de loi C-10 est adopté, quel en sera l'impact sur la poursuite du recours collectif de 1 milliard de dollars intenté par les travailleurs contre le gouvernement du Québec et Air Canada?

M. Cadieux : Je n'en ai aucune idée. Nous n'avons pas déposé ce recours. Nous avons déposé une injonction.

Le sénateur Boisvenu : Se pourrait-il que ce recours collectif n'ait plus de sens si le projet de loi C-10 est adopté?

M. Cadieux : C'est possible.

Le sénateur Boisvenu : Je sais que la décision que j'aurai à prendre aura pour but de défendre le mieux possible les intérêts du Québec, ce qui inclut ceux de l'industrie et des travailleurs. L'ensemble du monde de l'industrie, comme le gouvernement, sont en faveur du projet de loi C-10, mais il semblerait que la FTQ, elle, ne soit pas en faveur du projet de loi C-10.

Défendez-vous davantage l'intérêt des travailleurs ou ceux de l'industrie?

M. Cadieux : Compte tenu de ce que nous vous avons présenté aujourd'hui, avec des données à l'appui, nous pouvons dire que nous défendons les intérêts des travailleurs et l'industrie à la fois. Vous devez regarder les faits. C'est clair. Les citations sont claires. Ce ne sont pas des citations qui proviennent du service de recherche de la FTQ. À partir du moment où Air Canada retire 1 000 employés de l'entretien de sa flotte, 1 457 autres emplois sont perdus.

Le sénateur Boisvenu : Je comprends cela. D'habitude, le Québec arrive à des consensus. Alors, pourquoi n'y a-t-il pas eu de consensus entre l'industrie et le syndicat dans ce dossier?

Mr. Cadieux: Because we weren't invited to participate in the discussions. It's not complicated. It's what I explained to you earlier. I want to negotiate. I did it for 35 years. However, I need to be invited to the negotiation table. Everything happened behind closed doors. We filed a motion for an injunction even before Bill C-10 was introduced. We learned through the media that an agreement had been made in January between the Quebec government and Air Canada. We weren't invited, and still today, we don't know the details of the agreement even though we represent the employees. Honestly, it's quite an extraordinary situation.

[English]

Senator Black: Again, if we can continue in the spirit of short questions and short answers, I just want to confirm a couple of my notes, sir, to make sure that my notes are accurate.

We heard yesterday that Canada has the fifth-largest aerospace industry in the world. You would agree with that? Yes or no?

[Translation]

Mr. Cadieux: No, I believe it's the third.

[English]

Senator Black: You believe it's third? That's even more encouraging.

[Translation]

Mr. Chartrand: It's the fifth.

[English]

Senator Black: We heard yesterday fifth, so that's obviously a very important industry for Canada, which is good.

Could you please just confirm with me again the size of the MRO business in Canada?

Mr. Chartrand: We'd have to look for the statistics and all of that for the exact size. It's 26 per cent of the aerospace industry in Canada. Seventy-four is the manufacturing; 26 per cent is MRO.

Senator Black: What would the aerospace sector in Canada be?

Mr. Chartrand: In total, it would be 100 per cent. You've got 26 per cent that is MRO, and you've got 74 per cent that is manufacturing.

Senator Black: So is it a billion dollars, \$2 billion, \$3 billion? That's what I want to know.

Mr. Chartrand: We submitted the numbers.

Senator Black: Very well; that's great.

Mr. Chartrand: I don't know off the top of my head.

M. Cadieux : Parce que nous n'avons pas été invités à participer aux discussions. Ce n'est pas compliqué. C'est ce que je vous expliquais tout à l'heure. Je veux bien négocier, je l'ai fait pendant 35 ans, mais il faut que je sois invité à la table de négociation. Tout cela s'est fait derrière des portes closes. Nous avons déposé une requête d'injonction avant même que le projet de loi C-10 ne soit déposé. Nous avons appris par les médias qu'une entente avait été conclue au mois de janvier entre le gouvernement du Québec et Air Canada. Nous n'avons pas été invités et, encore aujourd'hui, nous ne connaissons pas les détails de cette entente et nous représentons les salariés. Honnêtement, c'est assez extraordinaire.

[Traduction]

Le sénateur Black : Pour poursuivre dans l'esprit des questions et des réponses courtes, j'aimerais simplement confirmer quelques points, monsieur, pour m'assurer que mes notes sont exactes.

On nous a dit hier que l'industrie aérospatiale canadienne est le cinquième secteur aérospatial en importance au monde. Approuvez-vous cette affirmation? Oui ou non?

[Français]

M. Cadieux : Non, je crois que c'est le troisième.

[Traduction]

Le sénateur Black : Vous croyez que c'est le troisième secteur en importance? C'est encore mieux.

[Français]

M. Chartrand : C'est le cinquième.

[Traduction]

Le sénateur Black : On nous a dit hier que c'était le cinquième. C'est donc, évidemment, une industrie très importante pour le Canada, ce qui est bien.

Pouvez-vous s'il vous plaît confirmer la taille du secteur canadien des services d'ERR?

M. Chartrand : Il faudrait chercher les données et tout le reste pour connaître la taille exacte. Ce secteur représente 26 p. 100 de l'industrie aérospatiale canadienne. La fabrication compte pour 74 p. 100 et les services d'ERR, pour 26 p. 100.

Le sénateur Black : Combien représenterait le secteur aérospatial canadien?

M. Chartrand : Le total serait de 100 p. 100. L'ERR représente 26 p. 100 et la fabrication, 74 p. 100.

Le sénateur Black : Ce que je veux savoir, c'est : est-ce que c'est 1, 2, 3 milliards de dollars?

M. Chartrand : Nous vous avons fourni les chiffres.

Le sénateur Black : D'accord, très bien.

M. Chartrand : Je ne les connais pas par cœur.

Senator Black: I can find that. Thank you very much. You did indicate the size of the global MRO business. You used a number 64 to 96, 49 per cent growth. Can you just confirm that for me, please?

Mr. Chartrand: Yes, we did.

Senator Black: And that's 64 million?

Mr. Chartrand: Billion, going up to 94. They're predicting the aerospace industry will go to \$96 billion.

Senator Black: That is the aerospace industry, not the MRO?

Mr. Chartrand: MRO.

Senator Black: That's the MRO business?

Mr. Chartrand: MRO alone.

Mr. Cadieux: Yes, only MRO.

Senator Black: The MRO is 64, climbing to \$100 billion. I've been provided statistics, facts — they are from Air Canada's financial statements — that indicate that, since 2012 to 2015, Air Canada's average MRO expenditure for those four years was \$675 million. Any comment on that?

Mr. Chartrand: No, it's in the same financial statements as used before.

Senator Black: Correct. Therefore, Air Canada is spending roughly \$675 million per year in an industry that you indicate is crowding in at \$100 billion a year. Correct?

Mr. Chartrand: Yes.

Senator Black: Thanks very much for that. Would you share my view that Canada enjoys a world-class MRO business today?

Mr. Chartrand: We do.

Senator Black: Thank you.

Mr. Chartrand: We could do more, though.

Senator Black: Given all that, and these are your facts and facts that you confirmed with me, I have real difficulty accepting that our industry, which is fifth in the world, as you have told me, shouldn't flourish and grow regardless of Bill C-10. This is what I have trouble with. Help me, please. My question, then, would specifically be: Why do you feel you need protection when this is so clearly a successful, vibrant Canadian business? Why should we be protecting mature, vibrant success stories?

Le sénateur Black : Je peux les trouver. Merci beaucoup. Vous avez donné la taille de l'ensemble du secteur des services d'ERR. Vous avez parlé d'une croissance de 49 p. 100, de 64 à 96. C'est bien cela?

M. Chartrand : Oui, c'est exact.

Le sénateur Black : Et c'est 64 millions?

M. Chartrand : Milliards, qui augmenteront à 94. On prévoit que la valeur de l'industrie aérospatiale atteindra 96 milliards de dollars.

Le sénateur Black : L'industrie aérospatiale et non les services d'ERR?

M. Chartrand : Les services d'ERR.

Le sénateur Black : C'est le secteur des services d'ERR?

M. Chartrand : Les services d'ERR seulement.

M. Cadieux : Oui, seulement les services d'ERR.

Le sénateur Black : La valeur des services d'ERR est de 64 et elle va atteindre 100 milliards de dollars. Selon des statistiques, des données qu'on m'a fournies — elles sont tirées des états financiers d'Air Canada —, de 2012 à 2015, la moyenne des dépenses d'Air Canada pour les services d'ERR au cours de ces quatre années s'élevait à 675 millions de dollars. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Chartrand : Non, ces données se trouvent dans les mêmes états financiers que ceux utilisés auparavant.

Le sénateur Black : C'est exact. Ainsi, Air Canada dépense environ 675 millions de dollars par année dans une industrie dont la valeur s'élève, selon ce que vous dites, à 100 milliards de dollars par année. Est-ce exact?

M. Chartrand : Oui.

Le sénateur Black : Merci beaucoup de vos réponses. Croyez-vous comme moi que le Canada jouit à l'heure actuelle d'un secteur des services d'ERR de calibre mondial?

M. Chartrand : Oui.

Le sénateur Black : Merci.

M. Chartrand : Toutefois, nous pourrions en faire plus.

Le sénateur Black : Compte tenu de tout cela, de toutes ces données qui sont les vôtres et que vous avez confirmées, j'ai beaucoup de difficulté à accepter que notre industrie, la cinquième en importance au monde, comme vous me l'avez dit, ne prospérerait pas et ne croîtrait pas malgré le projet de loi C-10. C'est ce que j'ai peine à comprendre. Aidez-moi, s'il vous plaît. Ma question précise est la suivante : pourquoi pensez-vous avoir besoin de protection alors qu'il s'agit si évidemment d'un secteur canadien prospère et dynamique? Pourquoi devrions-nous protéger des réussites abouties et énergiques?

[Translation]

Mr. Cadieux: In the past, legislative protections were needed. Regardless, Air Canada managed to move 2,500 jobs offshore. Obviously, if Air Canada doesn't have any specific obligations, it will neither develop nor maintain its fleet based on the interests of Canadians. It will do so based only on the interests of shareholders.

[English]

Senator Black: You made that point, and I accept that point.

You have talked, sir, about the economic advantage to Canada, which we have just now explored a little. What's lost in all this is the economic advantage to consumers. Would you agree with me that if Air Canada is forced into any circumstance, or any Canadian company is forced into any circumstance, where their costs rise, then those costs will be passed to consumers and, therefore, consumers will be hurt? Are you not concerned about that?

Mr. Chartrand: I just want to say one thing. You should ask Air Canada representatives, when they're here, how much of the fraction of the ticket that you pay goes to maintenance — about 10 per cent. Most of the cost of that ticket is fuel, taxes from the airports and all other costs rolled in there. So it's a very minimal part of your plane ticket or your fare when you get on a plane — the maintenance of an aircraft. In that 10 per cent we include not just repair and overhaul but also cleaning the plane, the carpets on the inside and everything else. It's not that much of a part of the cost of the fare.

Senator Black: I would agree with that. I'm sure that's accurate. But you would agree with me that if costs rise for any business, those costs get passed to consumers.

Mr. Chartrand: I agree that those costs get passed to customers, but I think there are a lot of other places where they can save that will have less of an impact on our economy.

Senator Black: Thank you very much.

Senator Mercer: I don't want to get into a big argument. Everybody who knows me knows that I am not a defender of Air Canada. I have been very critical of the airline for a long time, but I do have a bit of difficulty with this bill. I understand why we had a bill in the beginning, when Air Canada was privatized, to protect jobs at the time as all kinds of changes happened. A number of people I have spoken to, not lobbyists but Canadians, have asked me why we are in this business at all of regulating this; or why, if we're going to regulate this, we are regulating only Air Canada; or why we aren't including WestJet and Porter. Those people are getting their planes repaired.

[Français]

M. Cadieux : Par le passé, on avait besoin de garanties législatives. Malgré cela, Air Canada a réussi à délocaliser 2 500 emplois. De toute évidence, si Air Canada n'a pas d'obligations spécifiques, elle ne développera ni n'entretiendra sa flotte en fonction des intérêts des Canadiens et des Canadiennes, mais uniquement en fonction des actionnaires.

[Traduction]

Le sénateur Black : Vous avez déjà présenté cet argument, et je l'accepte.

Vous avez parlé, monsieur, de l'avantage économique pour le Canada; nous venons de l'explorer un peu. Ce qui est perdu dans toute cette discussion, c'est l'avantage économique pour les consommateurs. Pensez-vous comme moi que si Air Canada ou n'importe quelle entreprise canadienne se retrouve malgré elle dans une situation où ses coûts augmentent, ces coûts seront transférés aux consommateurs, et ce sont donc les consommateurs qui paieront le prix? Cela ne vous inquiète pas?

M. Chartrand : J'aimerais dire une seule chose. Vous devriez demander aux représentants d'Air Canada, lorsqu'ils seront ici, quelle fraction du prix du billet va à l'entretien — environ 10 p. 100. Le gros du prix du billet sert à payer l'essence, les taxes d'aéroport et tous les autres frais inclus dans le prix. L'entretien de l'aéronef représente donc une toute petite partie du prix du billet d'avion. Ce 10 p. 100 comprend non seulement la réparation et la révision, mais aussi le nettoyage de l'avion, des tapis à l'intérieur et de tout le reste. Ce n'est pas une si grande partie du prix du billet.

Le sénateur Black : Je suis d'accord avec vous là-dessus. Je suis certain que c'est exact. Or, vous êtes d'accord avec moi que si les coûts augmentent pour n'importe quelle entreprise, ces coûts sont transférés aux consommateurs.

M. Chartrand : Je suis d'accord avec vous que les coûts sont transférés aux consommateurs, mais je pense qu'il y a beaucoup d'autres endroits où on peut épargner de l'argent sans avoir une si grande incidence sur l'économie.

Le sénateur Black : Merci beaucoup.

Le sénateur Mercer : Je ne veux pas provoquer un gros débat. Tous ceux qui me connaissent savent que je ne suis pas un défenseur d'Air Canada. Je suis très critique envers la compagnie aérienne depuis longtemps, mais j'ai de la difficulté à accepter ce projet de loi. Je comprends pourquoi il y a eu un projet de loi au début, quand Air Canada a été privatisée : à l'époque, on voulait protéger les emplois, pendant qu'il se passait toutes sortes de changements. Nombre de personnes à qui j'ai parlé, pas des lobbyistes, mais des Canadiens, m'ont demandé pourquoi nous nous occupons de réglementer le secteur, ou pourquoi, si nous tenons à le faire, nous le faisons uniquement pour Air Canada, sans inclure WestJet et Porter. Ces entreprises font réparer leurs aéronefs.

This is such a big industry, there are pretty well-paying jobs to do the maintenance on aircraft, and it would be great to be able to keep them all here; but it would be even better if we could create centres of excellence where airlines around the world say, "I'm going to get my plane fixed in Canada because they're good at what they do and the price is right." There are some opportunities here.

Why should we be regulating this in this day and age? Give me an answer to that question, not a history lesson because I know it.

[Translation]

Mr. Cadieux: Almost all industrialized countries have a national carrier and require that the aircraft be maintained within the country. That's normal. The conditions of Air Canada's competitors developed this way. You have to know the history of Air Canada, and the reasons why Canada agreed to disassociate itself from the public company and make it private.

However, are Air Canada's operating costs higher than those of comparable competitors? The answer is no. Air Canada operates under the same conditions as the rest of its competitors in Canada. Air Canada doesn't offer better pay to its employees than Air Transat or any other competitor in Canada. We want to keep jobs in Canada. We developed a manufacturing sector, schools and colleges to lure youth with the promise of many job opportunities in the aerospace sector. If all the maintenance jobs are moved offshore, the entire Canadian workforce will suffer. The entire sector in Canada will suffer.

[English]

Senator Mercer: We talked about having two centres of excellence, one in Quebec and one in Manitoba. I'd love to have one in Nova Scotia. However, let's just deal with what we have in front of us. It would seem that one emphasis we should focus on is the centres of excellence. If we build it, they will come. That's the old baseball term. If we build a centre of excellence and it is indeed a centre of excellence where we do the best work at the best price and deliver on time, it seems to me that the world would be our oyster. Many airlines out there would love to get things done on time at the agreed-upon price and by reliable maintenance people.

We've got nothing but quality people working in the industry, but delivery is the issue; and I'm not placing blame anywhere. Shouldn't we put more emphasis, or shouldn't everybody put more emphasis, on the opportunity that these centres of excellence present?

L'industrie est tellement grande; le secteur de l'entretien des aéronefs offre des emplois assez bien rémunérés et ce serait fantastique de les garder tous ici. Or, ce qui serait encore mieux, ce serait de créer des centres d'excellence pour que des compagnies aériennes partout dans le monde déclarent : « Je vais faire réparer mon aéronef au Canada parce qu'ils font bien leur travail et le prix est juste. » Nous avons des possibilités.

Pourquoi réglementer le secteur aujourd'hui? Je cherche une réponse et non une leçon d'histoire, parce que je connais déjà l'histoire.

[Français]

M. Cadieux : Pratiquement tous les pays industrialisés ont un transporteur national et sont obligés de confier l'entretien de leurs appareils sur leur territoire. C'est normal. Les conditions des concurrents d'Air Canada se sont développées de cette façon. Il faut reconnaître l'historique de la création d'Air Canada et les raisons pour lesquelles le Canada a accepté de se départir d'une société publique pour la rendre privée.

Pendant, Air Canada a-t-elle des frais d'exploitation qui sont supérieurs à ceux des compétiteurs de sa taille? La réponse est non. Air Canada exploite ses activités dans les mêmes conditions que le reste de la compétition au Canada. Air Canada n'offre pas une rémunération plus élevée à ses employés que la compagnie Air Transat ou tout autre concurrent sur le territoire canadien. On veut s'assurer que des emplois soient maintenus au Canada. On a développé un secteur manufacturier, des écoles, des collèges en faisant miroiter aux jeunes les nombreuses possibilités d'emploi dans le secteur aérospatial. Si tous les emplois liés à l'entretien sont délocalisés, l'ensemble de la main-d'œuvre canadienne en souffrira. C'est tout le secteur au Canada qui en souffrira.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Nous avons parlé d'établir deux centres d'excellence, un au Québec et un au Manitoba. J'aimerais beaucoup qu'il y en ait un en Nouvelle-Écosse, mais occupons-nous seulement de ce que nous avons devant nous. Il me semble que nous devrions nous concentrer notamment sur les centres d'excellence. Si nous construisons ce qu'il faut, ils viendront. C'est ce qu'on dit au baseball. Si nous bâtissons un centre d'excellence et s'il s'agit réellement d'un centre d'excellence, où nous accomplissons du travail de première qualité au prix le plus juste, en respectant les échéances, le monde nous appartiendra. Beaucoup de transporteurs aériens seraient ravis que le travail soit fait par du personnel d'entretien fiable, selon l'échéance fixée et au prix convenu.

Seulement des personnes de qualité travaillent dans l'industrie, mais l'exécution pose problème; et je ne blâme personne. Ne devrions-nous pas tous accorder plus d'importance aux possibilités qu'offrent les centres d'excellence?

[Translation]

Mr. Cadieux: In my view, Bill C-10 does not provide for the creation of centres of excellence. You are depending only on Air Canada's good faith. I will say it again. Air Canada had to meet the conditions of the previous act in terms of official languages and fleet maintenance, which it failed to do. Under the current act, centres of excellence can be created. Bill C-10 does not contain a provision requiring Air Canada or any other carrier or manufacturer to create centres of excellence. You are relying only on statements without knowing the specific details of each agreement. The current act authorizes the creation of centres of excellence, and I am in favour of it. The act enables Air Canada to entrust fleet maintenance to centres of excellence. The text of the act doesn't need to be changed to create the centres of excellence.

[English]

Senator Mercer: I'm sorry; I guess I'm going to have to disagree. My understanding of business is that you look for an opportunity and a need, and you build around that. The need here is for centres of excellence to repair and provide maintenance of aircraft. If we build or support those centres and market them properly, then Air Canada would be a minor player in this. If we do it right, we could attract airlines from around the world and be number one in aircraft maintenance because our location is so perfect. We're close to the American and European markets and not that far from the Asian market. It seems to me that we've got quality people doing work in this sector, so we just need to create some way to increase this instead of putting the entire load on top of Air Canada, who I am not a defender of. I'm a huge critic. They can't find your luggage; they can't find a lot of things.

Anyway, I leave it at that, chair. I just think we're not focusing on the right thing.

Mr. Chartrand: I just wanted to add something to that.

The Deputy Chair: Go ahead, quickly.

Mr. Chartrand: Nobody here is saying that we don't believe there should be a centre of excellence. You're absolutely right. Everybody wants that centre of excellence. I think what's in doubt here is the fact that it isn't in that law. It isn't in the old act, and it's nowhere to be seen other than verbally, once again, without any commitments.

In *Field of Dreams*, if you build it, they will come. I'll tell you something: In this business you don't build a building without having any guaranteed contracts and work to put inside of it because it's an added cost that you can't guarantee you'll be able to make up. In this kind of industry, it doesn't work if you build it and hope they will come. I'll build it if you give me guaranteed

[Français]

M. Cadieux : À mon avis, le projet de loi C-10 ne prévoit pas la création de centres d'excellence. Vous comptez uniquement sur la bonne foi d'Air Canada. Je le répète : Air Canada avait l'obligation de satisfaire aux conditions de la loi antérieure en matière de langues officielles et d'entretien de sa flotte, ce qu'elle n'a pas fait. En vertu de la loi actuelle, il est possible de créer des centres d'excellence. Aucune disposition dans le projet de loi C-10 n'oblige Air Canada ou tout autre transporteur ou fabricant à créer des centres d'excellence. Vous vous fiez uniquement à des propos sans connaître les détails précis de chacune des ententes. La loi actuelle autorise la création de centres d'excellence, et j'y suis favorable. La loi permet à Air Canada de confier l'entretien de sa flotte à des centres d'excellence. Il n'est pas nécessaire de modifier le texte de loi pour créer ces centres d'excellence.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Je suis désolé, mais je ne suis pas d'accord. Selon ce que je comprends du monde des affaires, il faut chercher les occasions et les besoins, et créer en fonction de ceux-ci. Nous avons besoin de centres d'excellence pour réparer et entretenir les aéronefs. Si nous créons ou soutenons ces centres et si nous en faisons bien la promotion, Air Canada ne sera qu'un petit joueur. Si nous faisons bien les choses, nous attirerons des compagnies aériennes de partout dans le monde et nous occuperons le premier rang dans le domaine de l'entretien d'aéronefs parce que nous sommes situés à l'endroit idéal. Nous sommes près des marchés américain et européen et pas très loin du marché asiatique. Je pense que notre secteur est formé de travailleurs de qualité; nous devons donc trouver des moyens d'appuyer le secteur au lieu de placer tout le fardeau sur les épaules d'Air Canada, dont je ne suis pas un défenseur, mais bien un détracteur. Air Canada a de la difficulté à trouver nos bagages; elle a de la difficulté à trouver bien des choses.

Je vais m'arrêter là, monsieur le président. Je crois simplement que notre attention n'est pas fixée à la bonne place.

M. Chartrand : J'aimerais ajouter une chose.

Le vice-président : Allez-y, brièvement.

M. Chartrand : Nous ne sommes pas en train de dire que nous ne croyons pas qu'il devrait y avoir un centre d'excellence. Vous avez tout à fait raison. Tout le monde souhaite la création d'un centre d'excellence. Ce qui est en cause, c'est que la création de ce centre n'est pas prévue dans la mesure législative. Il n'y avait rien à cet effet dans l'ancienne loi et il n'y a aucun engagement dans celle-ci non plus, à part verbalement.

Dans le film *Champ des rêves*, on dit : « Si nous construisons ce qu'il faut, ils viendront. » Je vais vous dire une chose : dans ce milieu, on ne construit pas un bâtiment sans contrats garantis et sans travail à mettre à l'intérieur parce que c'est un coût supplémentaire et il n'y a pas de garantie qu'on va le récupérer. Dans une industrie de ce genre, on ne peut pas construire et

contracts and you give me work to put inside of there to make sure I can pay for that building. That's the way it works in this industry.

Senator Plett: First of all, I apologize for being late. There were a few too many meetings this morning. But I do have a couple of comments and a few questions.

Although I certainly agree with and support Senator Mercer's entire line of questioning, I am a defender of Air Canada. I think that's a pretty good airline. They have lost my baggage occasionally and I have been allowed to buy some new shirts because of that, so they've treated me well. So I do support Air Canada. I think we have three — maybe a few more — great airlines in Canada, and certainly I fly Air Canada and WestJet and they serve me and my part of the country well.

But I am the critic of this bill. One of the reasons I'm the critic of this bill is because of the timing of it and because of what I believe it does for my province of Manitoba. But I want to ask a couple of very brief questions, and the answers can be brief as well.

My colleague Senator Black suggested we are forcing Air Canada to do something here with this legislation, and he was opposed to us doing so. The way I see it, if this bill doesn't pass, we're only asking Air Canada to continue doing what they have been asked, and legally obligated, to do for many years, and we're not actually forcing them to do anything other than upholding the law. Is that not correct?

[Translation]

Mr. Cadieux: We're asking Air Canada to comply with the act, which it failed to do. We have to look at two aspects of the situation. First, Air Canada employed about 5,000 people to maintain its fleet in Canada, and 2,600 of their jobs were moved offshore. Whether it's Air Canada or a subcontractor, we're talking about the requirements for fleet maintenance. So, it's a problem. The courts ruled on the issue and clearly stated that Air Canada violated the law.

The second aspect we need to look at is the remaining 2,500 fleet maintenance jobs at Air Canada. What will happen to them? Should we allow the company to continue moving the remaining 2,500 jobs offshore or stop the hemorrhaging?

[English]

Senator Plett: That leads me to the next question, when you talk about the 2,600 employees. It was asked last night, and I think Senator Black asked again this morning, where these 2,600 employees have gone. Mr. Chartrand, I believe you are the

espérer qu'ils viennent. Je vais construire ce qu'il faut si on me donne des contrats garantis et du travail à mettre à l'intérieur pour que je puisse payer le bâtiment. C'est ainsi que l'industrie fonctionne.

Le sénateur Plett : D'abord, je vous demande pardon d'être arrivé en retard. Il y avait un peu trop de réunions ce matin. J'ai des commentaires et quelques questions.

J'appuie certainement toutes les questions posées par le sénateur Mercer, mais pour ma part, je suis un défenseur d'Air Canada. Je trouve que c'est une assez bonne compagnie aérienne. Elle a perdu mes valises à quelques occasions, ce qui m'a permis d'acheter de nouvelles chemises; elle m'a donc bien traité. J'appuie donc Air Canada. Je crois que nous avons trois très bons transporteurs aériens au Canada — peut-être un peu plus — et je suis certainement un client d'Air Canada et de WestJet; je suis satisfait des services qu'ils m'offrent et qu'ils offrent à ma région.

Toutefois, je suis le porte-parole de ce projet de loi. Le moment choisi pour le projet de loi et l'incidence qu'il aurait sur ma province, le Manitoba, comptent parmi les raisons pour lesquelles j'en suis le porte-parole. J'ai tout de même quelques questions très brèves à poser, et les réponses peuvent aussi être brèves.

Mon collègue, le sénateur Black, a laissé entendre qu'avec cette mesure législative, nous obligeons Air Canada à faire quelque chose, et il s'est opposé à ce que nous agissions ainsi. De notre point de vue, si ce projet de loi n'est pas adopté, nous demandons seulement à Air Canada de continuer à faire ce qui lui est demandé depuis de nombreuses années et qu'elle est tenue de faire, en vertu de la loi. En fait, nous ne l'obligeons qu'à respecter la loi. N'est-ce pas exact?

[Français]

M. Cadieux : On demande à Air Canada de respecter la loi, ce qu'elle n'a pas fait. On doit examiner la situation de deux façons : Air Canada employait environ 5 000 personnes pour l'entretien de sa flotte au Canada. Parmi ces employés, 2 600 ont été délocalisés. Qu'il s'agisse d'Air Canada ou d'un sous-traitant, on parle de ce que nécessite l'entretien de la flotte. Donc, c'est une problématique. Les tribunaux se sont prononcés sur cette question et ont dit clairement qu'Air Canada contrevenait à la loi.

Le deuxième élément sur lequel nous devons nous pencher, c'est la question des 2 500 emplois qui demeurent avec Air Canada pour l'entretien de sa flotte. Qu'en arrivera-t-il? Est-ce qu'on lui permet de poursuivre avec la délocalisation des 2 500 emplois qui restent ou ne devons-nous pas plutôt arrêter l'hémorragie?

[Traduction]

Le sénateur Plett : Cela m'amène à la prochaine question, concernant les 2 600 employés. Hier soir, on a cherché à connaître le sort de ces 2 600 employés; je crois que le sénateur Black a posé la même question ce matin. Monsieur Chartrand, je crois savoir

head of the machinists, and if you were representing those 2,600 employees, I find it a little disconcerting that you have no idea where they went.

Mr. Chartrand: As was stated yesterday, we don't have exact statistics on that. We know where a certain number went; they are the ones who stayed in contact. We're talking about four years ago. Four years ago, these members stopped being our members, many of them, except those who relocated within the aerospace industry to companies we represent. The others ended up in other jobs, some in school boards, some ended up in the cities, some ended up working for garbage companies and some ended up in other companies. They didn't keep in contact.

Senator Plett: I will ask Mr. Cadieux this question. I asked it of Mr. Chartrand last night and I will ask it of Air Canada. You are asking Air Canada to stop sending their airplanes to Duluth and Israel to maintain them. Air Canada is a company that needs to make money or they will go out of business, or they will ask us for more money, as they have done in the past.

They are doing this for a reason. I don't think they're doing it because they don't like you guys, so they must be saving money. I asked the question last night, and nobody knows how much money they're saving. Do you, Mr. Cadieux, have any idea how much money Air Canada is saving — and it's been said a few times — by illegally taking their airplanes to Duluth and having them maintained there?

[Translation]

Mr. Cadieux: The Quebec Court of Appeal was the one that said Air Canada acted illegally, not me. That's a fact. A decision was made by Quebec's highest court.

[English]

Senator Plett: Fair enough, but how much money are they saving?

[Translation]

Mr. Cadieux: I have no idea how much money they're saving. I can tell you that Canadian workers at Air Canada are not better paid than aerospace sector workers in the United States or Israel. So, I don't know where they save money when they proceed that way. Honestly, I don't know. I can't answer your question.

[English]

Senator Plett: They are not better paid than workers in the United States?

que vous êtes le dirigeant des machinistes; si vous représentiez ces 2 600 employés, je trouve quelque peu déconcertant que vous n'ayez aucune idée de ce qui leur est arrivé.

M. Chartrand : Comme on l'a indiqué hier, nous n'avons pas de données précises à ce sujet. Nous savons où sont rendus quelques-uns d'entre eux, car ils sont restés en contact. On parle de quelque chose qui s'est produit il y a quatre ans. À ce moment-là, beaucoup d'employés ont cessé d'être des membres de la fédération, sauf ceux qui ont été placés dans des entreprises de l'industrie aéronautique dont nous représentons les employés. Les autres ont trouvé d'autres emplois; certains travaillent pour des commissions scolaires, d'autres pour des municipalités, ou encore pour des entreprises de collecte d'ordures, ou ailleurs. Ils ne sont pas restés en contact.

Le sénateur Plett : Ma prochaine question, que j'ai posée à M. Chartrand hier soir, s'adresse à M. Cadieux. Je l'ai posée hier soir et je vais aussi la poser à Air Canada. Vous demandez à Air Canada de cesser de confier l'entretien de ses appareils à des entreprises de Duluth et d'Israël. Air Canada est une entreprise qui doit être rentable, sans quoi elle devra cesser ses activités ou nous demander plus d'argent, comme elle l'a fait dans le passé.

La société ne le fait pas sans raison. Ce n'est pas parce qu'elle a quelque chose contre vous, à mon avis; elle doit faire des économies. Hier soir, j'ai cherché à en connaître le montant et personne n'a la réponse. Monsieur Cadieux, avez-vous une idée des sommes qu'économise Air Canada en faisant faire illégalement l'entretien de ses appareils à Duluth, comme cela a été dit à maintes reprises?

[Français]

M. Cadieux : C'est selon les dires de la Cour d'appel du Québec qu'elle l'a fait illégalement, ce n'est pas selon mes dires. C'est un fait, il y a un jugement rendu par le plus haut tribunal du Québec.

[Traduction]

Le sénateur Plett : Très bien; cela dit, à combien s'élèvent les économies d'Air Canada?

[Français]

M. Cadieux : Je n'ai aucune idée de l'économie réalisée. Je peux vous dire que les travailleurs canadiens chez Air Canada ne sont pas mieux rémunérés que les travailleurs du secteur aérospatial aux États-Unis ou en Israël. Donc, je ne sais pas où elle économise lorsqu'elle procède ainsi. Honnêtement, je ne le sais pas, je ne peux pas vous répondre.

[Traduction]

Le sénateur Plett : Ils ne sont pas mieux rémunérés que les travailleurs des États-Unis?

[Translation]

Mr. Cadieux: Not at all. Ask Air Canada this afternoon.

[English]

The Deputy Chair: We've come to the end of this part of the hearing. I'd like to thank Mr. Cadieux and Mr. Chartrand for participating this morning.

The committee will now hear from Air Canada. Let me introduce, from Air Canada, Kevin Howlett, Senior Vice President, Government Affairs and Regional Markets; David Rheault, Director, Government Affairs and Community Relations; and Fitti Lourenco, Director, Government Affairs, Federal Government and Ontario.

I understand Mr. Howlett will be making the presentation, and Mr. Rheault and Mr. Lourenco will be available to assist with questions. Mr. Howlett, would you please begin.

[Translation]

Kevin C. Howlett, Senior Vice-President, Government Affairs and Regional Markets, Air Canada: Good morning senators. I would like to start by thanking you for inviting us to participate in this important committee discussion concerning Bill C-10.

[English]

The bill before you seeks to modernize the maintenance part of the Air Canada Public Participation Act that was introduced in 1988. The original act introduced at that time had no sunset clause or similar provision for review that would allow the government or Air Canada to make quick and necessary changes to adapt to a dynamic and fast-evolving industry such as ours.

Today, we find ourselves in a position where we are constantly subject to litigation despite maintaining close to 2,400 maintenance jobs at Air Canada and supporting hundreds more across the country.

It is important to note that the previous government believed that Air Canada was living up to its obligations, and this was supported by the Justice Department.

Bill C-10 recognizes the transformations in our industry and the reality that Air Canada is a private sector company owned by private sector interests that operates in a highly competitive and global industry. In short, this bill helps to level the playing field for Air Canada against its competitors, none of whom face such restrictions.

[Français]

M. Cadieux : Pas du tout. Posez la question à Air Canada cet après-midi.

[Traduction]

Le vice-président : C'est là-dessus que se termine cette partie de la réunion. Monsieur Cadieux, monsieur Chartrand, merci d'avoir comparu au comité ce matin.

Le comité va maintenant entendre le témoignage d'Air Canada. Représentant Air Canada, nous avons M. Kevin Howlett, qui est vice-président principal, Affaires gouvernementales et marchés régionaux; M. David Rheault, directeur des Affaires gouvernementales et relations avec les collectivités; M. Fitti Lourenco, directeur des affaires gouvernementales auprès du gouvernement fédéral et de l'Ontario.

Je crois comprendre que M. Howlett se chargera de l'exposé et que MM. Rheault et Lourenco participeront aux séries de questions. Monsieur Howlett, allez-y, s'il vous plaît.

[Français]

Kevin C. Howlett, vice-président principal, Affaires gouvernementales et marchés régionaux, Air Canada : Mesdames les sénatrices, messieurs les sénateurs, bonjour. Tout d'abord, je tiens à vous remercier de nous avoir invités à participer à cette importante discussion du comité concernant le projet de loi C-10.

[Traduction]

Le projet de loi dont vous êtes saisis a pour but de moderniser les dispositions sur la maintenance de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada adoptée en 1988. À l'époque, la loi initiale ne contenait aucune disposition de réexamen ni autre disposition semblable qui permettait au gouvernement ou à Air Canada d'apporter rapidement des changements nécessaires pour s'adapter à une industrie dynamique comme la nôtre, qui évolue rapidement.

Aujourd'hui, nous nous retrouvons dans une situation de perpétuel litige, même si nous conservons près de 2 400 emplois liés à la maintenance et que nous appuyons des centaines d'autres emplois à la grandeur du pays.

Il est important de mentionner que le gouvernement précédent estimait qu'Air Canada respectait ses obligations, et ce point de vue était soutenu par le ministère de la Justice.

Le projet de loi C-10 reconnaît à la fois la transformation de notre industrie et le fait qu'Air Canada est une entreprise du secteur privé, qui appartient à des intérêts du secteur privé et qui exerce ses activités dans une industrie mondiale hautement compétitive. En somme, ce projet de loi aide à créer des conditions équitables pour qu'Air Canada puisse rivaliser contre ses concurrents, dont aucun n'est assujéti à de telles restrictions.

Following the Aveos bankruptcy, we have sourced work with vendors in Canada, like Premier Aviation in Trois-Rivières, Avianor in Mirabel, Airbase in Montreal, and Hope Aero in Toronto, which will soon establish activities in Winnipeg as well. Our regional airline partners also generate extensive maintenance operations in Canada, and in particular in the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island and Quebec.

Before diving deeper into the bill, I would like to take this opportunity to briefly tell you about Air Canada today. Over the last six years, under the leadership of our president and CEO, Calin Rovinescu, we have undertaken to transform Air Canada into a global champion, and we are well on our way to doing that. We are not only a significant economic contributor to Canada but we also connect Canadians to the world and to other economies, allowing Canadians to explore new markets and exploit trade opportunities. We also connect the world to Canada. Last year, we flew more than 41.5 million passengers to more than 200 destinations across the globe, a 25 per cent increase since 2009.

Along with our regional partners, who employ 5,000 people, we serve more than 60 communities in this country. We employ 28,000 people of our own and support approximately 30,000 pensioners across the country. The salaries and benefits paid by Air Canada in Canada exceed \$2.1 billion, and our total operational expenses in the country are close to \$10 billion. Air Canada's impact on our GDP easily exceeds \$20 billion, and we are growing.

It is also important to note that growth means new aircraft. Air Canada alone is undergoing a massive \$9 billion fleet modernization program that will see our fleet become one of the youngest in the world. This does not include our \$5.2 billion C Series purchase which could rise to more than \$8 billion if we choose to exercise our additional 30 options. This is more good news because this means more jobs in Canada.

Air Canada is driving aerospace growth in this country. Major component parts of our new Boeing 787s are built here in Canada. Our Boeing 737s will see major components also built here, and of course the C Series will be built in Canada, and Air Canada and Jazz have large orders of Bombardier Q400s being built in Downsview.

To continue to succeed in this increasingly globalized airline industry, to sustain the 28,000 jobs we currently have here in Canada and to continue to create new opportunities, Air Canada must be allowed to compete and operate on a level playing field. This is why Bill C-10 is important to us as an airline and to Canada as a country.

Dans la foulée de la faillite d'Aveos, nous avons confié des travaux à des fournisseurs au Canada, par exemple Premier Aviation à Trois-Rivières, Avianor à Mirabel, Airbase à Montréal, et Hope Aero à Toronto et bientôt à Winnipeg. Nos partenaires commerciaux régionaux génèrent beaucoup d'activités de maintenance au Canada, tout particulièrement dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et au Québec.

Avant de discuter plus en détail du projet de loi, j'aimerais profiter de l'occasion pour vous parler de la situation actuelle d'Air Canada. Au cours des six dernières années, sous la direction de M. Calin Rovinescu, notre président et chef de la direction actuel, nous avons pris les moyens pour transformer Air Canada en champion mondial, et nous sommes en bonne voie d'y parvenir. Non seulement nous contribuons grandement à l'économie canadienne, mais nous relient aussi les Canadiens avec le monde et d'autres régions économiques, leur permettant d'explorer de nouveaux marchés et de nouvelles possibilités commerciales. Nous relient également le Canada au monde. L'année dernière, nous avons transporté plus de 41,5 millions de passagers vers plus de 200 destinations aux quatre coins de la planète, une augmentation de 25 p. 100 depuis 2009.

Avec nos partenaires commerciaux régionaux, qui emploient 5 000 personnes, nous desservons une soixantaine de collectivités au Canada. Nous employons 28 000 personnes et soutenons environ 30 000 retraités au pays. Les salaires et avantages sociaux versés par Air Canada au pays dépassent 2,1 milliards de dollars, et ses charges d'exploitation totales au Canada s'élèvent à près de 10 milliards de dollars. L'impact d'Air Canada sur le PIB national excède facilement les 20 milliards de dollars, et nous sommes en croissance.

Il est également important de souligner que cette croissance suppose de nouveaux appareils. Nous investissons une somme impressionnante de 9 milliards de dollars dans notre programme de modernisation de notre parc aérien, qui deviendra à terme l'un des plus modernes du monde. Cet investissement comprend notre achat d'appareils de la C Series, d'une valeur de 5,2 milliards de dollars, qui pourrait dépasser les 8 milliards si nous exerçons notre option pour 30 appareils supplémentaires. Voilà une autre bonne nouvelle, puisque cela signifie des emplois supplémentaires.

Air Canada stimule le développement de l'industrie aéronautique nationale. Des composantes majeures de nos nouveaux appareils 787 de Boeing sont fabriquées au Canada, et des composantes majeures de nos 737 de Boeing le seront aussi. Bien sûr, les appareils de la C Series seront construits au Canada, et Air Canada et Jazz Air ont passé d'importantes commandes de Q400 de Bombardier produits à Downsview.

Afin de continuer de connaître le succès dans cette industrie de plus en plus mondialisée, de préserver ses 28 000 emplois actuels au Canada et de créer de nouveaux débouchés pour les Canadiens, Air Canada doit être en mesure d'exercer ses activités et d'affronter la concurrence d'égal à égal. C'est pourquoi le projet de loi C-10 est important pour nous comme transporteur et pour le Canada comme pays.

As I mentioned earlier, the airline industry has greatly evolved since Air Canada was privatized. Until the 1980s, it was common that network airlines such as Air Canada insourced maintenance. It is in that context that the current maintenance provision of the Air Canada Public Participation Act was adopted by Parliament.

Due to economic and geopolitical unrest in the early 1990s, the airline industry suffered huge losses — recall the worldwide recession, volatility in fuel and the Gulf War. The 1990s were followed by the 2000s, where we witnessed 9/11, SARS and the war in Afghanistan and Iraq. Many legacy carriers failed in this time, and Air Canada itself went through a supervised restructuring in 2003 to 2004. It is no surprise that right around this time we saw the emergence of low-cost carriers that began to outsource all kinds of work, like maintenance, to reduce their cost and compete in a world where economies were constantly under threat.

Airlines around the world, and in particular legacy carriers, were forced to change to reduce their costs or they would disappear. Aveos was created and sold to become an MRO that would be able to perform not only our own maintenance but to attract and perform maintenance on other domestic and international carriers.

In this context, the MRO industry grew and consolidated, leading to a greater percentage of MRO work being outsourced. Globally, according to a report published by IATA, MRO outsourcing has grown from approximately 30 per cent in 1990 to over 50 per cent in 2008, and 65 per cent in 2013. The trend is projected to continue to increase with some sources projecting outsourcing to increase to 80 per cent. Aveos should have been well positioned to grow; however, such was not the case.

Air Canada did not take the closure of Aveos lightly. The abrupt closure was frankly a shock to Air Canada, and we sympathized with the job loss related thereto. In fact, prior to the closure, Air Canada repeatedly offered financial and other support to Aveos, even in the days leading up to its bankruptcy.

Since the closure of Aveos, we now have a better understanding as to why the company failed and was not able to succeed. Air Canada now does business with MROs around the world, like our competitors do, including here in Canada, who do the work more efficiently and more competitively. Recreating Aveos is not an option. It would significantly impact Air Canada's competitiveness and place Air Canada's financial sustainability at risk.

Comme je l'ai mentionné plus tôt, le secteur du transport aérien s'est considérablement transformé depuis la privatisation d'Air Canada. Jusqu'aux années 1980, les sociétés aériennes comme Air Canada qui exploitaient un réseau réalisaient la maintenance des avions à l'interne. C'est dans ce contexte que les dispositions sur la maintenance que contient la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada ont été adoptées par le Parlement.

À cause des perturbations économiques et géopolitiques du début des années 1990, l'industrie du transport aérien a essuyé de lourdes pertes. Rappelez-vous la récession mondiale, la volatilité des prix du carburant et la guerre du Golfe. Les années 1990 ont été suivies par les années 2000, où nous avons été témoins du 11 septembre, de la crise du SRAS et des guerres en Afghanistan et en Irak. De nombreux transporteurs classiques ont fait faillite pendant cette période, et Air Canada elle-même a opéré sa propre restructuration sous contrôle judiciaire en 2003-2004. C'est sans surprise qu'on a assisté, à peu près à la même époque, à l'émergence de transporteurs à faibles coûts; ces transporteurs ont commencé à impartir toutes sortes de travaux, notamment les travaux de maintenance, pour réduire leurs coûts et pour affronter la concurrence dans un monde où l'économie était constamment menacée.

Les transporteurs de toute la planète, surtout les transporteurs classiques, ont été forcés de se métamorphoser pour réduire leurs coûts pour éviter de disparaître. Aveos a été créée et vendue comme fournisseur de services de maintenance, réparation et révision, ou MRR qui pourrait réaliser nos propres travaux de maintenance et conclure des contrats pour réaliser aussi ceux d'autres transporteurs nationaux et internationaux.

Dans ce contexte, les fournisseurs de services de MRR se sont développés et renforcés, ce qui a mené à une augmentation de l'impartition des travaux de MRR. À l'échelle mondiale, d'après un rapport préparé par l'IATA, l'impartition des activités de MRR est passée d'environ 30 p. 100 en 1990, à plus de 50 p. 100 en 2008, et à 65 p. 100 en 2013. On prévoit que cette tendance à la hausse se poursuivra et pourrait atteindre les 80 p. 100, selon certaines sources. Aveos aurait dû être en bonne position pour croître, mais cela n'a pas été le cas.

Air Canada n'a pas pris la fermeture d'Aveos à la légère. Sa faillite abrupte a été un choc pour nous, et nous avons compaté aux pertes d'emplois. En fait, avant la fermeture, Air Canada a à maintes reprises offert à Aveos un soutien, notamment un soutien financier, et ce, même dans les jours précédant la faillite.

Depuis la fermeture d'Aveos, nous avons mieux compris pourquoi l'entreprise a échoué et n'a pas été capable de réussir. À l'instar de ses concurrents, Air Canada fait maintenant affaire avec des fournisseurs de services de MRR partout dans le monde, y compris au Canada, fournisseurs qui exécutent les travaux de manière plus efficace et plus compétitive. Recréer Aveos n'est pas une option. Cela affecterait grandement la compétitivité d'Air Canada et mettrait à risque sa situation financière.

Allowing Air Canada to continue to find the best suppliers for the work is the right thing to do. As long as MROs are competitive and reliable, we will give them work, particularly here in Canada. As I've already mentioned, large portions of our fleet and those of our regional partners are already maintained domestically.

The nature of maintenance has also changed significantly. Line maintenance has taken on greater roles for airlines in Canada. Air Canada's line maintenance labour force has grown significantly over the last number of years, and today we employ close to 2,400 maintenance employees in Canada, more than any other Canadian airline. We perform, every day, highly specialized functions by airline maintenance personnel.

Bill C-10, tabled by this government, acknowledges the changes in the industry and would provide the critical flexibility Air Canada requires to be competitive on a global scale. No country in the world imposes such restrictions on their airlines, and no airline other than Air Canada faces similar restrictions in Canada.

As I stated earlier, a strong and healthy Air Canada is good for the country. We have agreements with the governments of Quebec and Manitoba to create centres of excellence. If these deals are respected and the centres of excellence are supported, we could see as many as 1,000 jobs created in Quebec and hundreds more in the province of Manitoba. We have already committed to providing work to new suppliers in each of those regions. Not supporting this bill would place in jeopardy these centres of excellence, since we cannot operate in an uncertain legal environment.

In closing, I would like to thank you for your time and your consideration around Bill C-10. Air Canada is committed to Canada, and no person around this table should ever doubt that. We are proud to carry the nation's flag, and we are working to be your global champion. However, to do this, we need to be able to compete fairly on a level playing field with our competitors.

The industry has evolved since Air Canada was privatized. We are no longer a Crown corporation. Let us compete as such. Parliament should do everything it can to foster Canadian companies on a global stage. A strong Air Canada means more jobs across the aerospace industry, air transportation and tourism in this country, so long as we look to the future and not to the past. Thank you very much.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Howlett.

Senator Plett: Thank you, gentlemen, for being here this morning.

La bonne chose à faire, c'est de permettre à Air Canada de continuer de trouver le meilleur fournisseur pour ces activités. Tant et aussi longtemps que les fournisseurs de services de MMR sont compétitifs et fiables, nous leur confierons nos travaux, en particulier au Canada. Comme je l'ai dit précédemment, une partie importante de notre flotte et de celle de nos partenaires régionaux est entretenue au Canada.

La nature du secteur de la maintenance a également considérablement changé. Pour les sociétés aériennes comme Air Canada, le rôle de la maintenance en ligne s'est accru. Les effectifs d'Air Canada affectés à la maintenance en ligne ont significativement augmenté dans les dernières années. Nous employons aujourd'hui près de 2 400 employés dans ce secteur, plus que tout autre transporteur au Canada. Le personnel d'entretien des aéronefs s'acquitte de tâches hautement spécialisées au quotidien.

Le projet de loi C-10 déposé par le présent gouvernement reconnaît les changements dans l'industrie et clarifie la plus grande souplesse dont Air Canada a besoin pour être concurrentielle à l'échelle mondiale. Aucun autre pays n'impose des restrictions du genre à ses transporteurs, et au Canada, Air Canada est le seul à en subir.

Comme je l'ai dit plus tôt, qu'Air Canada soit solide et en santé est bénéfique pour le pays. Nous avons conclu des accords de règlement avec les gouvernements du Québec et du Manitoba pour créer des centres d'excellence. Si ces ententes sont respectées et que les centres d'excellence sont soutenus, nous pourrions assister à la création de jusqu'à 1 000 emplois au Québec et des centaines d'emplois au Manitoba. Air Canada s'est elle-même déjà engagée à fournir du travail à de nouveaux fournisseurs dans chacune de ces provinces. Le rejet de ce projet de loi mettrait en péril ces centres d'excellence, puisque nous ne pourrions pas exercer nos activités dans un contexte juridique incertain.

En terminant, j'aimerais vous remercier d'avoir pris le temps d'examiner le projet de loi C-10. Air Canada est déterminée à agir en faveur du Canada; personne autour de cette table ne doit en douter. Nous sommes fiers de porter le drapeau de notre pays et nous travaillons pour devenir votre champion mondial. Mais pour y parvenir, nous devons être capables de rivaliser d'égal à égal avec nos concurrents.

Le secteur du transport aérien s'est transformé depuis la privatisation d'Air Canada. Nous ne sommes plus une société d'État. Laissez-nous être en concurrence comme une entreprise privée. Le Parlement devrait faire tout ce qu'il peut pour favoriser les entreprises canadiennes sur la scène mondiale. La solidité d'Air Canada signifie plus d'emplois dans les secteurs de l'aéronautique, du transport aérien et du tourisme au Canada — pourvu que nous regardions vers l'avenir plutôt que vers le passé. Merci beaucoup.

Le vice-président : Merci, monsieur Howlett.

Le sénateur Plett : Merci beaucoup, messieurs, d'être venus ici ce matin.

Before I ask a couple of brief questions, I have one point to make. As I said in my second reading speech, I am a free market Conservative who supports privatization. However, I feel that the Government of Canada has put Air Canada in an unfortunate position. They made deals that affected provinces to ensure their support. They are now not delivering on those deals at the end of this process and are breaking their word, at least to my province of Manitoba. My biggest concern is that the government is asking us to do something when they have clearly broken a commitment. However, that is not Air Canada's fault, and I won't hold you accountable for it.

I have some questions, one I'm sure, if you were listening, you can speculate on because I asked it last night when all of you were here. I asked the question again this morning but I'm not getting answers. I hope you can tell me how much money Air Canada would save doing maintenance in Duluth, Minnesota, and in Israel versus in Canada.

Mr. Howlett: Sir, Aveos went bankrupt, which forced us to seek alternatives. We did that using a competitive bid process. When you go to a competitive bid process, a whole range of results can come out of it because of the whole range of activities that go into the creation of a tendering process. These bids were competitive against each other and produced a whole range of results. The difference in cost between the bidders largely depended on the type of service, foreign exchange and the work to be done. Basically, it was a highly competitive process.

We looked for competitive costs, efficiency, quality and a good turnaround time. Those are the drivers that go into the selection process around our MRO. Today, we have a competitive bid process out there that basically provides us with maintenance on a competitive basis globally. As I said, when Aveos went bankrupt, we had no alternative but to compete in an RFP process globally.

Senator Plett: I'm sorry that I'm not getting any answers from you either on this issue. I thought we were the politicians around the table.

The fact of the matter is that you have number crunchers somewhere in an Air Canada office that tell you what the best deal is. Now, Aveos was there. You know how much you were paying Aveos. How much money are you saving or how much more money are you paying for maintenance than you paid Aveos? There has to be a simple number somewhere. I'm not asking you about how much better the service is or whether you are suggesting that Canadian workers aren't absolutely top-notch.

Avant de poser deux ou trois brèves questions, j'aimerais faire un commentaire. Comme je l'ai indiqué dans le discours que j'ai prononcé à l'étape de la deuxième lecture, je suis un conservateur défenseur de la libre entreprise et favorable à la privatisation. J'estime toutefois que le gouvernement du Canada a placé Air Canada en fâcheuse posture. Il a conclu des ententes qui ont eu une incidence sur les provinces afin d'avoir leur appui. Maintenant, à la fin du processus, le gouvernement ne respecte pas ces ententes ni sa parole, du moins dans ma province, le Manitoba. Ma principale préoccupation, c'est que le gouvernement nous demande de faire quelque chose alors qu'il a manifestement rompu son engagement. Toutefois, Air Canada n'y est pour rien; je ne vous en tiendrai donc pas responsable.

J'ai des questions. Vous pourrez certainement répondre à l'une d'entre elles, si vous avez écouté, étant donné que je l'ai posée hier soir, alors que vous étiez tous présents à la réunion. Je l'ai posée de nouveau ce matin, mais je n'ai toujours pas obtenu de réponse. J'espère que vous pourrez me dire combien Air Canada pourra économiser en faisant faire la maintenance de ses appareils à Duluth, au Minnesota, et en Israël, comparativement à ses coûts au Canada.

M. Howlett : Monsieur, Aveos a fait faillite; nous avons dû trouver des solutions de rechange. Nous avons lancé un processus de soumission concurrentiel. Le recours à un tel processus peut entraîner divers résultats en raison de la vaste gamme d'activités liées au processus d'appel d'offres. Il s'agissait d'offres concurrentes qui ont mené à des résultats diversifiés. Les coûts variaient considérablement d'une entreprise à l'autre, selon le type de service offert, les taux de change des devises étrangères et de la nature des travaux. Essentiellement, ce fut un processus hautement concurrentiel.

Nos critères étaient des coûts concurrentiels, l'efficacité, la qualité et des délais d'exécution adéquats. Ce sont les facteurs qui sont pris en compte dans le processus de sélection des entreprises pour les services d'entretien, de réparation et de révision. Aujourd'hui, nous avons un processus d'appel d'offres concurrentiel qui nous permet d'obtenir des services de maintenance à un coût concurrentiel, à l'échelle mondiale. Comme je l'ai indiqué, lorsqu'Aveos a fait faillite, nous n'avions d'autre choix que de lancer un processus de demande de propositions à l'échelle mondiale.

Le sénateur Plett : Je suis navré de ne pouvoir obtenir des réponses de vous non plus à ce sujet. Je croyais que c'était nous, les politiciens, ici.

Le fait est qu'il y a, quelque part au siège social d'Air Canada, des spécialistes des chiffres qui peuvent vous conseiller sur la meilleure entente. Or, il y avait Aveos. Vous savez combien vous coûtaient ses services. Combien économisez-vous maintenant? Combien payez-vous les services de maintenance comparativement à ce que vous versiez à Aveos? Il doit bien avoir un chiffre simple quelque part. Je ne cherche pas à établir une comparaison de la qualité du service et je ne laisse pas entendre

If that is your opinion, then say it; but I don't think it is. How much money are you saving by going out of country?

Mr. Howlett: As I said, when Aveos went bankrupt, we had no choice, sir, but to go to the market.

Senator Plett: Well, you're asking us to pass a bill, but you're not helping by not coming forward with answers instead of giving me what you gave me there. That does me absolutely no good.

My next question, then, sir, is: I believe there are a number of threats being offered as a result of us not passing this bill. One of them has been to the province of Quebec such that if this bill doesn't pass, then the purchase of the Bombardier C Series jets is in jeopardy. Another one I've heard from both the sponsor of this bill, Senator Pratte, and your presentation here today is that if this deal doesn't go through, the centres of excellence are in jeopardy.

Again, why are you buying Bombardier jets? Are you not buying them because they're the best jet in the world, or are you buying them to appease Quebec? I fly Air Canada, and contrary to some opinion, I believe Air Canada is a great airline. I want you to fly the best possible jet, and I hope you find something better than that CRJ I have to fly in back and forth to Winnipeg. Maybe this one will be the answer. Are you buying it because it's a good jet or are you buying it to buy off Quebec?

Mr. Howlett: Air Canada's decision to purchase the C Series was based on the opinion of Air Canada that it is the right airplane to do the mission and serve the market that the airplane is capable of.

Senator Plett: Why would that contract be in jeopardy if this bill doesn't pass?

Mr. Howlett: The point around this is that we are not prepared to make that scope of a financial commitment in an environment of legal uncertainty. There are alternatives to the C Series, as I'm sure you know. There are other manufacturers that make comparable airplanes.

Senator Plett: Going out of the country. So if we don't do what you want, you will go out of country to buy your jets. Centres of excellence. Winnipeg has already been shafted by the government. Are you telling me that if this bill doesn't go through, we'll get hit again and lose 150 jobs and a centre of excellence?

que vous êtes d'avis que les travailleurs canadiens ne sont pas hautement qualifiés. Si c'est ce que vous pensez, dites-le, mais je ne crois pas que ce soit le cas. Combien d'argent économisez-vous en obtenant ces services à l'extérieur du pays?

M. Howlett : Comme je l'ai dit, lorsqu'Aveos a fait faillite, nous n'avions pas d'autre choix, monsieur, que de nous tourner vers le marché.

Le sénateur Plett : Eh bien, vous nous demandez d'adopter un projet de loi, mais vous n'aidez pas en ne proposant pas des solutions et en me fournissant des réponses comme celles que vous m'avez données. C'est tout à fait inutile.

Ma prochaine question, monsieur, est la suivante : je crois qu'il y a un certain nombre de menaces qui surgiront si nous n'adoptons pas ce projet de loi. L'une d'elles vise la province du Québec car si ce projet de loi n'est pas adopté, l'achat des appareils de C Series de Bombardier sera compromis. J'ai également entendu le parrain du projet de loi, le sénateur Pratte, et vous, dans votre exposé aujourd'hui, dire que si ce projet de loi n'est pas adopté, les centres d'excellence seront compromis.

Encore une fois, pourquoi achetez-vous des avions de Bombardier? Les achetez-vous parce qu'ils sont les meilleurs avions au monde, ou les achetez-vous pour faire plaisir au Québec? Je voyage avec Air Canada, et contrairement à l'opinion de certains, je pense que c'est une excellente entreprise de transport aérien. Je veux que vous pilotiez les meilleurs avions possible, et j'espère que vous trouverez de meilleurs appareils pour mes vols en provenance et à destination de Winnipeg. Ce type d'appareil est peut-être la solution. En faites-vous l'acquisition parce que c'est un bon avion ou parce que vous voulez satisfaire le Québec?

M. Howlett : La décision d'Air Canada d'acheter l'appareil C Series était fondée sur l'opinion que c'est le bon avion pour s'acquitter de sa mission et servir le marché.

Le sénateur Plett : Pourquoi ce contrat serait-il compromis si ce projet de loi n'est pas adopté?

M. Howlett : Nous ne sommes pas prêts à aller jusqu'à nous engager financièrement dans un climat d'incertitude juridique. Il y a des solutions de rechange à l'appareil de C Series, comme vous le savez sans doute. Il y a d'autres entreprises qui fabriquent des avions comparables.

Le sénateur Plett : Ce sont des entreprises étrangères. Donc, si on ne fait pas ce que vous voulez, vous irez à l'étranger pour acheter vos avions. Parlons des centres d'excellence. Winnipeg s'est déjà fait avoir par le gouvernement. Êtes-vous en train de me dire que si ce projet de loi n'est pas adopté, nous écoperons encore une fois et perdrons 150 emplois et un centre d'excellence?

Mr. Howlett: Senator, I have no comment to make with respect to the relationship between the federal government and the Province of Manitoba. What I can tell you is if that this bill does not go forward, we will not create the centres of excellence in Manitoba and we will not create the centres of excellence in Quebec.

Senator Plett: So in plain words, you do what we want or we're going to stick it to you.

[Translation]

Senator Bellemare: I have some understanding of all the economic logic that dramatically changed the organization of the work, and aircraft maintenance in particular. It was at a time, as you mentioned, in the 1990s and 2000s, when all businesses were under tremendous pressure and when reorganization and subcontracting were taking place. I read the decision of the Quebec Court of Appeal. In the case of Aveos, which went bankrupt in 2012, it was indicated that you had already starting awarding maintenance contracts in the United States. I want to know why you started awarding maintenance contracts in Miami, Florida, and why this way of doing business then developed. What were the factors? Were they economic or technological? What drove your decision to start these outside activities?

[English]

Mr. Howlett: Thank you for your question. There are a number of issues that would have driven that decision. Cost is one. Air Canada, in that environment, was under significant financial constraints, as you will recall. We had just gone through a court-supervised restructuring. There was the economic collapse that went on in 2007-2008, as well as the capital costs necessary to support the new technology that was coming into airports. All of those factors in combination required us to look at other options, and that's what drove those decisions.

[Translation]

David Rheault, Director, Government Affairs and Community Relations, Air Canada: Air Canada honoured its agreements with Aveos until the end. As indicated in the evidence we provided to the court, Aveos did almost all the heavy maintenance until the end.

[Translation]

Senator Pratte: You said, in answering Senator Plett's questions, that there would be no centres of excellence if Bill C-10 is not passed because you're not willing to operate in what you called an uncertain legal environment. Would you please elaborate further on the impact of that uncertain legal environment that would prevent you from creating those centres of excellence?

M. Howlett : Sénateur, je n'ai rien à dire concernant la relation entre le gouvernement fédéral et la province du Manitoba. Ce que je peux vous dire est que si ce projet de loi n'est pas adopté, nous ne créerons pas les centres d'excellence au Manitoba et nous ne créerons pas les centres d'excellence au Québec.

Le sénateur Plett : Autrement dit, vous faites ce que nous voulons ou nous allons vous le faire payer.

[Français]

La sénatrice Bellemare : Je comprends un peu toute la logique économique qui a bouleversé l'organisation du travail et, en particulier, l'entretien et la maintenance des avions. C'était à une époque, comme vous l'avez mentionné, dans les années 1990 et 2000, où toutes les entreprises subissaient de fortes pressions et où il y a eu de la réorganisation et de la sous-traitance. J'ai lu le jugement de la Cour d'appel du Québec. Dans le cas d'Aveos, qui a fait faillite en 2012, on expliquait que vous aviez déjà commencé à donner des contrats d'entretien aux États-Unis. Je voudrais savoir pourquoi vous avez commencé à donner des contrats d'entretien en Floride, à Miami, et que, par la suite, cette façon de faire s'est développée. Quels étaient les facteurs? S'agissait-il de facteurs économiques ou technologiques? Qu'est-ce qui vous a amené à commencer ces activités à l'extérieur?

[Traduction]

M. Howlett : Merci de votre question. Il y a un certain nombre de questions qui ont mené à cette décision. Le coût en est une. Air Canada, dans ce contexte, était soumise à d'importantes contraintes financières, comme vous vous en rappelez sans doute. Nous venions de procéder à une restructuration supervisée par les tribunaux. Il y a eu l'effondrement économique en 2007-2008, ainsi que les coûts d'immobilisation nécessaires pour financer la nouvelle technologie à instaurer dans les aéroports. Tous ces facteurs nous ont obligés à examiner d'autres options, et c'est ce qui a mené à ces décisions.

[Français]

David Rheault, directeur, Affaires gouvernementales et relations avec les collectivités, Air Canada : Air Canada a respecté ses ententes avec Aveos jusqu'à la fin. Comme nous l'avons indiqué à titre de preuve devant le tribunal, presque toute la maintenance lourde était effectuée par Aveos, et ce, jusqu'à la fin.

[Traduction]

Le sénateur Pratte : Vous avez dit, dans votre réponse aux questions du sénateur Plett, qu'il n'y aura pas de centres d'excellence si le projet de loi C-10 n'est pas adopté car l'entreprise n'est pas disposée à faire des affaires dans ce que vous avez qualifié de cadre juridique incertain. Pourriez-vous nous en dire plus sur l'incidence de ce cadre juridique incertain qui vous empêcherait de créer ces centres d'excellence?

Mr. Howlett: Well, the price tag of acquiring the C Series airplane is a significant bill or cost. We need to have a clear sense of the legal foundation that we have on a go-forward basis, and that is what is driving the need for the change in Bill C-10.

[Translation]

Mr. Rheault: I want to say more about the legal environment. After Aveos closed, proceedings were initiated with the Quebec Superior Court. Remember that, when Aveos closed, the federal government had legal opinions. It believed that, given the level of maintenance the company was carrying out in the regions set out by the act, Air Canada was already complying with the act.

[English]

In fact, there was also an Ontario Superior Court judgment which said that with the level of maintenance and the specialization of tasks done in line maintenance, Air Canada was already complying with the act. After Aveos closed, there was a challenge by the Quebec government before the court, and judgments were rendered which were not the same as the previous decision.

So all of that brings legal uncertainty. Now we're appealing that judgment before the Supreme Court of Canada, which will have to render a decision on this. The whole idea here is that four years of litigation has not created any jobs. Now we have a deal with both provinces to create jobs, but to implement this deal, we have to make sure that the threat of litigation is behind us and we can work together looking forward. That's why Bill C-10 is important. It's the foundation to start building maintenance capability in Canada.

Fitti Lourenco, Director, Government Affairs, Federal Government and Ontario, Air Canada: Senator, if I may, it's important to note that the previous government also supported the idea that Air Canada was living up to its previous obligations, and that was also backed by another court in Ontario. Just to add confusion to the situation, some courts agree with us but others don't. The environment is completely uncertain, and it's very difficult for us to make sound business decisions moving forward in this type of environment.

Senator Pratte: Thank you. Another point: The unions are not alone in having expressed concerns that if Bill C-10 is passed, practically all maintenance jobs remaining in Canada could be outsourced to outside of Canada. I think I have heard some Air Canada representatives say that this would be very improbable, if not impossible, because those are line maintenance jobs. Would you please elaborate?

Mr. Howlett: Certainly. Today, we have an unprecedented set of circumstances with all of our trade unions at Air Canada. We have long-term, stable labour 10-year agreements in place

M. Howlett : Eh bien, le coût d'acquisition de l'appareil C Series est élevé. Nous devons avoir une idée claire du fondement juridique sur lequel nous nous appuyons, et c'est ce qui entraîne la nécessité d'apporter ce changement dans le projet de loi C-10.

[Français]

M. Rheault : J'aimerais en dire davantage sur l'environnement juridique. À la suite de la fermeture d'Aveos, des procédures ont été intentées en Cour supérieure du Québec. Il faut se rappeler que, lorsqu'Aveos a fermé ses portes, le gouvernement fédéral avait des opinions juridiques et qu'il croyait que, en raison du niveau de maintenance qu'elle effectuait dans les régions prescrites par la loi, Air Canada respectait déjà la loi.

[Traduction]

En fait, dans un jugement, la Cour supérieure de l'Ontario a déclaré que compte tenu du niveau d'entretien et de la spécialisation des tâches effectuées dans l'entretien léger, Air Canada respectait déjà la loi. Après qu'Aveos a fermé ses portes, le gouvernement du Québec a porté une contestation devant les tribunaux, et les jugements qui ont été rendus n'étaient pas les mêmes que la décision antérieure.

Tous ces facteurs créent un cadre juridique incertain. Nous en appelons du jugement devant la Cour suprême du Canada, qui devra rendre une décision sur cette question. L'idée ici, c'est que quatre années de litige n'ont pas créé d'emplois. Nous devons maintenant travailler avec les deux provinces pour créer des emplois, mais pour mettre en œuvre cet accord, nous devons nous assurer que la menace de litige est derrière nous et que nous pouvons collaborer à l'avenir. C'est pourquoi le projet de loi C-10 est important. Il est le fondement pour pouvoir commencer à renforcer les capacités d'entretien au Canada.

Fitti Lourenco, directeur, Affaires gouvernementales, gouvernement fédéral et gouvernement de l'Ontario, Air Canada : Sénateur, si vous me le permettez, il est important de signaler que le gouvernement précédent a également appuyé l'idée qu'Air Canada respectait ses obligations antérieures, ce qu'un autre tribunal en Ontario a aussi appuyée. Pour embrouiller encore plus les cartes, certains tribunaux sont d'accord avec nous, mais d'autres non. Le cadre est complètement incertain, et il nous est très difficile de prendre des décisions d'affaires éclairées dans ce type d'environnement.

Le sénateur Pratte : Merci. Il y a un autre point que je veux soulever : les syndicats ne sont pas les seuls à s'inquiéter du fait que si le projet de loi C-10 est adopté, pratiquement tous les emplois d'entretien au Canada pourraient être confiés en sous-traitance à l'étranger. Je pense que j'ai entendu des représentants d'Air Canada dire que ce serait très improbable, voire impossible, car ce sont des emplois de maintenance en ligne. Pourriez-vous, s'il vous plaît, nous en dire davantage à ce sujet?

M. Howlett : Certainement. Aujourd'hui, nous avons un ensemble sans précédent de circonstances avec tous nos syndicats chez Air Canada. Nous avons des conventions

with all of our unions. Our maintenance workers are represented by the International Association of Machinists and Aerospace Workers, so equally, we have a 10-year agreement with them.

Number two, there are provisions in that collective bargaining agreement that define terms and conditions by which jobs can be outsourced. So to suggest that current line maintenance work would be outsourced, that is a provision that is protected by virtue of the collective agreement.

Mr. Rheault: And if I can add to that, line maintenance, operationally, is mostly performed at hub airports. These are in Canada, and this won't change. So the commercial reality and the operation of an airline actually dictates that line maintenance is performed where your operation is.

The proof is after Aveos' closure, there were few employees impacted in Ontario. Ontario was not part of the legal action, because although we have hundreds of maintenance employees in Mississauga and in the province of Ontario, few of them perform what they call heavy maintenance. Most of them perform line maintenance, if not all of them, so this will not be changed by the act, because this is driven by the operation.

In fact, the act permits Air Canada to be more competitive and grow its airline and acquire more aircraft. This will translate into new jobs to maintain these aircraft that we would fly in, fly out.

Mr. Howlett: Line maintenance is a creature of the size of your fleet, number one, and obviously the majority of our line maintenance personnel are in our major hubs, but we have line maintenance folks in other airports across the country that we serve as well.

Senator Pratte: Just to make one thing clear: If I understand correctly, line maintenance is what's done at night, right?

Mr. Howlett: Line maintenance is what's done at night. And as a customer, you may see airline maintenance personnel board and exit the airplane on a station stop. That is an airport function that's done at the gate and in hangars in off-hours.

Senator Pratte: And heavy maintenance was done by Aveos, for instance, and MRO is when the airplane is taken out of service for weeks.

Mr. Howlett: Yes, for longer periods of time. Over a number of weeks, it's disassembled and put back together again.

collectives stables à long terme d'une durée de 10 ans en place avec tous nos syndicats. Les membres du personnel de l'entretien sont représentés par l'Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatiale avec qui nous avons également un accord de 10 ans.

De plus, il y a des dispositions dans cette convention collective qui définissent les modalités qu'il faut respecter pour confier des emplois en sous-traitance. Si l'on veut confier en sous-traitance la maintenance en ligne, cette disposition de la convention collective protège les emplois.

M. Rheault : Et si je peux ajouter une observation, la maintenance en ligne, sur le plan opérationnel, est principalement effectuée aux aéroports centraux. Ces emplois sont au Canada, et ils le resteront. La réalité commerciale et l'exploitation d'une ligne aérienne font en sorte que la maintenance en ligne doit être effectuée là où votre entreprise se trouve.

La preuve, c'est qu'après la fermeture d'Aveos, peu d'employés ont été touchés en Ontario. L'Ontario ne faisait pas partie de la poursuite juridique, car même si nous avons des centaines d'employés d'entretien à Mississauga et dans la province de l'Ontario, peu d'entre eux effectuent ce que l'on appelle des travaux d'entretien lourd. La majorité d'entre eux, sinon tous, font de la maintenance en ligne, si bien que la loi n'aura pas d'incidence sur ces emplois, en raison de la nature de l'exploitation.

En fait, la loi permet à Air Canada d'être plus concurrentielle, de prendre de l'expansion et de faire l'acquisition d'un plus grand nombre d'avions. Des emplois seront créés pour assurer l'entretien de ces avions qui arrivent et repartent.

M. Howlett : Les activités de maintenance en ligne dépendent de la taille de votre flotte, dans un premier temps, et la majorité des membres du personnel d'entretien des lignes travaillent dans les aéroports centraux évidemment, mais nous avons des employés chargés de la maintenance en ligne qui travaillent dans d'autres aéroports au pays également.

Le sénateur Pratte : Je veux simplement mettre une chose au clair : si j'ai bien compris, la maintenance en ligne se fait la nuit, n'est-ce pas?

M. Howlett : La maintenance en ligne se fait la nuit. Et en tant que client, vous pouvez peut-être voir un membre du personnel de la maintenance en ligne monter à bord d'un avion et en débarquer à un aéroport. C'est une fonction qui est effectuée à la porte d'embarquement et dans les hangars en dehors des heures normales.

Le sénateur Pratte : L'entretien lourd était effectué par Aveos, par exemple, et on effectue des activités d'entretien, de réparation et de révision lorsqu'un avion est hors service pour plusieurs semaines.

M. Howlett : Oui, pour une plus longue période. Pendant un certain nombre de semaines, on démonte et reconstruit l'avion.

Mr. Rheault: We call it line maintenance because the aircraft remains on the line, which means it will still operate. The following day it will keep operating, whereas for heavy maintenance, we have to take it out of the line.

Senator Mercer: I just want to remind my good friend from Manitoba that you have jets operating to Winnipeg. Those of us from Halifax can't say that anymore. That's another argument for another day.

In your presentation, you talked about how, since the closure of Aveos, we have a better understanding as to why the company failed and was not able to compete. Air Canada now does business with MROs around the world, like our competitors do.

So why can't you answer Senator Plett's question when you clearly state you do business around the world? You do business with MROs, et cetera. If you go to that big book, your ledger, and add up the little numbers there, it will tell you how much money you spend on these MROs. It's a simple question. Your auditors could tell you. The clerk in the accounting department could probably tell you. I don't understand why you can come before this committee and not know the answer to that question. Senator Plett's question was not a surprise to anybody here today.

Mr. Howlett: No, I understand, and we've answered the question as best we can.

The second part of your point is that, yes, we have a better understanding as to why Aveos failed. As I said in my remarks, Aveos was built to provide maintenance services for Air Canada, but it was also created to attract third-party maintenance work from other markets across the country and around the globe. That didn't happen.

Senator Mercer: I would respectfully suggest that you didn't answer Senator Plett's question to the best of your ability because you didn't give him an answer.

Anyway, let's move on to another comment you made: Bill C-10, tabled by this government, acknowledges the changes in the industry and would provide the critical flexibility Air Canada requires to be competitive on a global scale. The word "flexibility" in this context means job loss to many people. When they see that word "flexibility," it means "not the same." It means "different." It means "change." It means that the jobs that are currently there may be at risk. How are you going to reassure the workers, and how are you going to reassure this committee, that passing this bill will not create job loss in the sector in Canada?

M. Rheault : C'est ce que nous appelons la maintenance en ligne car l'avion reste en service, ce qui signifie qu'il continue de voler. Le jour suivant, il sera en service, alors que dans le cas de l'entretien lourd, l'avion doit être mis hors service.

Le sénateur Mercer : Je veux simplement rappeler à mon bon ami du Manitoba que vous avez des avions en service à Winnipeg. Ceux d'entre nous qui sont de Halifax ne peuvent plus en dire autant. C'est un autre argument que nous pouvons faire valoir un autre jour.

Dans votre exposé, vous avez dit que, depuis la fermeture d'Aveos, nous comprenons mieux pourquoi l'entreprise a fait faillite et n'a pas été capable de soutenir la concurrence. Air Canada fait maintenant des affaires avec des fournisseurs de service d'entretien, de réparation et de révision de partout dans le monde, comme nos concurrents le font.

Alors pourquoi ne pouvez-vous pas répondre à la question du sénateur Plett si vous dites clairement que vous faites des affaires partout dans le monde? Vous faites des affaires avec des fournisseurs de service d'entretien, de réparation et de révision, et cetera. Si vous consultez le grand livre, votre registre, et additionnez les chiffres, vous saurez combien vous dépensez pour ces services d'entretien, de réparation et de révision. C'est une question simple. Vos vérificateurs pourraient vous donner la réponse. Le commis du service de la comptabilité pourrait probablement vous donner la réponse. Je ne comprends pas pourquoi vous venez témoigner à notre comité sans connaître la réponse à cette question. La question du sénateur Plett n'a surpris personne ici aujourd'hui.

M. Howlett : Non, je comprends, et nous avons répondu à la question du mieux que nous le pouvions.

La deuxième partie de votre argument porte sur le fait que nous avons effectivement une meilleure compréhension des raisons pour lesquelles Aveos a fait faillite. Comme je l'ai dit dans mes remarques, la compagnie Aveos a été créée pour fournir des services d'entretien à Air Canada, mais aussi pour attirer du travail d'entretien de tierces parties dans d'autres marchés au pays et dans le monde. Cela ne s'est pas produit.

Le sénateur Mercer : Je ferai respectueusement remarquer que vous n'avez pas répondu à la question du sénateur Plett du mieux que vous le pouviez car vous ne lui avez pas donné de réponse.

Quoi qu'il en soit, examinons une autre observation que vous avez faite : le projet de loi C-10 déposé par le gouvernement reconnaît les changements dans l'industrie et clarifie la plus grande souplesse dont Air Canada a besoin pour être compétitive à l'échelle mondiale. Le terme « souplesse » dans ce contexte signifie la perte d'emplois pour de nombreuses personnes. Lorsqu'on voit le terme « souplesse », cela signifie « pas la même chose ». Cela signifie « différent ». Cela signifie « changement ». Autrement dit, les emplois actuels sont compromis. Comment allez-vous garantir aux travailleurs et au Comité que l'adoption de ce projet de loi n'entraînera pas de pertes d'emplois dans ce secteur au Canada?

Mr. Howlett: Well, number one, this is not a bill about setting up an environment for job loss. The degree to which jobs are protected today within Air Canada for our maintenance and technical personnel is as defined in the collective bargaining agreement.

Number two, this is about an MRO. This is about overhaul. This is not about line maintenance. There are over 2,400, 2,500 maintenance jobs today at Air Canada.

Mr. Lourenco: Flexibility, in this sense, also means that we are allowed to seek or put out to a competitive tendering process MROs within Canada, like Premier Aviation in Trois-Rivières. It's important for the committee to remember that those jobs, under the ACPPA, are technically illegal because they reside outside of the three prescribed areas in the original legislation. So, by flexibility, we also mean within regions of Canada.

We heard from senators yesterday saying that the provincial requirement should be taken out of the bill altogether. I don't think we would oppose that, but we are obligated to these regions.

Senator Mercer: I'm one of the senators who would be in favour of that because of the very strong aerospace industry that we have in Nova Scotia. But it's there, and we'll have to work around it. The aerospace industry in Nova Scotia is specialized, and it's doing a good job in creating some fabulous jobs there.

You also said that the MRO industry grew and was consolidated, and MRO outsourcing has grown from approximately 30 per cent in 1990 up to 65 per cent in 2013. You're projecting that outsourcing will increase to 80 per cent.

Mr. Howlett: That's a statistic that was defined by IATA.

Senator Mercer: So why is that?

Mr. Howlett: Because it's a global industry, sir, and this is an industry that competes in a global marketplace. Basically, as technology has changed and with the significant investment that's required to provide support to all of those airplanes, it's taken on a global context. If you look across most of the legacy carriers, most of the legacy carriers have basically outsourced all of their heavy maintenance work because of the competitive nature of the business, the changing nature of the business, and it's moved to a global platform.

Mr. Rheault: If I can add to this, there is also the fact that the aircraft are becoming more and more specialized, so there are economies of scale for a service provider to specialize in a certain type of aircraft and to maintain the aircraft of many airlines.

M. Howlett : Eh bien, premièrement, ce n'est pas un projet de loi qui vise à créer un environnement qui fera perdre des emplois. La mesure dans laquelle les emplois sont protégés actuellement au sein d'Air Canada pour notre personnel technique et de l'entretien est définie dans la convention collective.

Deuxièmement, il est question des services d'entretien, de réparation et de révision. Ce n'est pas une réforme. Le projet de loi ne vise pas seulement la maintenance en ligne. Il y a plus de 2 400 ou 2 500 emplois dans le secteur de l'entretien chez Air Canada à l'heure actuelle.

M. Lourenco : La souplesse, dans ce cas-ci, signifie également que nous pouvons essayer d'établir ou lancer un processus d'appels d'offres pour des services d'entretien, de réparation et de révision au Canada, comme l'a fait Premier Aviation à Trois-Rivières. Il est important que le Comité se rappelle que ces emplois, en vertu de la LPPCAC, sont techniquement illégaux car ils sont à l'extérieur des trois régions prévues dans la loi initiale. Donc, par souplesse, on entend également que les emplois sont dans des régions du Canada.

Des sénateurs nous ont dit hier que l'exigence provinciale devrait être retirée du projet de loi. Je ne pense pas que nous nous opposerions à cette idée, mais nous avons une obligation envers ces régions.

Le sénateur Mercer : Je suis l'un des sénateurs qui seraient en faveur de cette proposition en raison de l'industrie aérospatiale très vigoureuse que nous avons en Nouvelle-Écosse. Mais cette exigence existe, et nous devons la contourner. L'industrie aérospatiale en Nouvelle-Écosse est spécialisée, et elle fait de l'excellent travail pour créer de merveilleux emplois.

Vous avez dit également que l'industrie de l'entretien, de la réparation et de la révision a pris de l'expansion et a été consolidée, et que l'impartition de ces services est passée d'environ 30 p. 100 en 1990 à 65 p. 100 en 2013. Vous prévoyez que l'impartition augmentera à 80 p. 100.

M. Howlett : C'est une statistique qui a été établie par l'IATA.

Le sénateur Mercer : Quelle en est la raison?

M. Howlett : C'est une industrie mondiale, monsieur, et c'est une industrie qui soutient la concurrence dans un contexte mondial. Essentiellement, à mesure que la technologie change et compte tenu des investissements importants qui sont nécessaires pour soutenir tous ces avions, il faut tenir compte du contexte mondial. Si l'on regarde les transporteurs traditionnels, la plupart d'entre eux ont confié en sous-traitance tous leurs travaux d'entretien lourd en raison de la nature concurrentielle de leurs activités et de la nature changeante de leurs activités, qui sont désormais effectués dans un contexte mondial.

Mr. Rheault : Si vous le permettez, j'ajouterais qu'il y a aussi le fait que les appareils sont de plus en plus spécialisés, alors les fournisseurs de services peuvent faire des économies d'échelle en se spécialisant dans un type d'avion et en assurant l'entretien de

These economies of scale, when you are operating in an environment that is highly competitive, are important to keep delivering a good price to customers.

Senator Mercer: My final comment: In centres of excellence, if we proceed, one of the things that we're going to have to do is do a better marketing job of the centres of excellence because we don't want them to only have Air Canada as a customer. We need them to reach out to others.

Your final sentence in your presentation is: "A strong Air Canada means more jobs across aerospace, air transportation and tourism in Canada." I think most of us here would agree with that, and, even though I have been fairly aggressive this morning, I want you to know I still do believe that. I joke a bit about luggage, but they haven't lost my bag in about eight years. We are supportive of Air Canada and of the sector.

Senator Eggleton: First of all, let me ask you about the centres of excellence. You are helping to establish them in Quebec and Manitoba, but not Ontario? Ontario is the third centre that's mentioned. Of course, you also have maintenance work done in other provinces as well. Why did you just stop at those two provinces?

What is the extent of your commitment to these centres of excellence? I don't know if you want to give dollar figures, but give me some elaboration on why we should hold a lot of confidence in them creating the jobs that you say and maybe even, as Senator Mercer has been saying, going beyond just Air Canada and maybe attracting other airlines to do some of their maintenance there.

Mr. Howlett: Let me deal with the first part of your question with respect to Ontario. As you know, Toronto is our global hub. Before, now and, we expect, tomorrow, it is our largest operation, and it is home to the vast majority of our maintenance personnel, as we speak today.

Secondly, with respect to the centres of excellence, one in Quebec and one in Manitoba, basically, we have an expectation that, with respect to the creation of the centre of excellence in Quebec, it will be a world-class centre of excellence and provide upwards of 1,000 jobs and set the stage, in our view, to be able to attract, on a global basis, third-party work from around the globe. In fact, it will be, if you stop and think about it, the premiere centre of excellence for support around the Bombardier C Series airplane.

With respect to Manitoba and in conjunction with discussions with our suppliers Hope Air and Airbase, as well as a significant contractual arrangement with another partner of ours, Cargojet, to create a centre of excellence in Manitoba, that again ought to

l'avion utilisé par de nombreuses compagnies aériennes. Ces économies d'échelle, lorsqu'on fait des affaires dans un environnement extrêmement concurrentiel, sont importantes pour offrir un bon prix aux consommateurs.

Le sénateur Mercer : Ma dernière observation est la suivante : dans les centres d'excellence, si nous décidons de les créer, une chose que nous devons faire, c'est de mieux les commercialiser car nous ne voulons pas qu'ils aient Air Canada comme seul client. Nous devons communiquer avec d'autres compagnies aériennes.

La dernière phrase de votre exposé est la suivante : « La solidité d'Air Canada signifie plus d'emplois dans les secteurs de l'aéronautique, du transport aérien et du tourisme au Canada. » Je pense que la plupart d'entre nous en conviendront et, même si j'ai été quelque peu sévère ce matin, je veux que vous sachiez que c'est ce que je pense toujours. Je plaisante un peu quand je parle des bagages, mais la compagnie aérienne n'a pas perdu ma valise en huit ans. Nous appuyons Air Canada et le secteur.

Le sénateur Eggleton : Tout d'abord, permettez-moi de vous poser une question au sujet des centres d'excellence. Vous aidez à les mettre sur pied au Québec et au Manitoba, mais pas en Ontario? Celui de l'Ontario est le troisième centre qui a été mentionné. Vous effectuez bien entendu d'autres travaux d'entretien dans d'autres provinces également. Pourquoi vous en tenez-vous à ces deux provinces?

Quelle est l'ampleur de votre engagement à l'égard de ces centres d'excellence? Je ne sais pas si vous pouvez le chiffrer, mais expliquez-nous pourquoi nous devrions avoir pleinement confiance que ces centres d'excellence créeront des emplois, comme vous l'affirmez, et convaincront peut-être même, comme le sénateur Mercer l'avance, d'autres transporteurs aériens de leur confier une partie de leurs travaux d'entretien.

M. Howlett : J'aimerais tout d'abord répondre à la première partie de votre question au sujet de l'Ontario. Comme vous n'êtes pas sans le savoir, Toronto est notre centre mondial. C'était le cas par le passé, ce l'est actuellement, et nous espérons que cela continuera de l'être. C'est là que nous avons le plus d'activités, et c'est également là que travaille la vaste majorité de notre personnel d'entretien en ce moment même.

Deuxièmement, en ce qui concerne les centres d'excellence, il y en aura un au Québec et au Manitoba, et nous nous attendons en gros à ce que le centre d'excellence au Québec soit de calibre mondial et qu'il procure plus de 1 000 emplois. À notre avis, il préparera le terrain en vue d'être en mesure d'y effectuer des travaux provenant de partout dans le monde. Si nous y réfléchissons bien, ce sera le premier centre d'excellence pour l'entretien des avions C Series de Bombardier.

Au sujet du Manitoba, nous avons des discussions avec nos fournisseurs Hope Air et Airbase et un accord contractuel important avec un autre de nos partenaires, soit Cargojet, en vue de créer un centre d'excellence au Manitoba, et ce centre

be able to provide a platform to not only do the work generated by Air Canada, when you look at Hope Air and Airbase, but equally able to attract third-party work from other Canadian operators and international operators as well.

Senator Eggleton: Does your extent of support have a time frame to it? Are you there for five years, three years or whatever?

Mr. Howlett: In the case of Manitoba, that is almost immediate, 2017. In the case of Quebec, it's 2019, after the delivery of the C Series airplane.

Mr. Rheault: In Quebec, it's a commitment for 20 years.

Senator Eggleton: Oh. And in Manitoba?

Mr. Rheault: It's a commitment to start establishing the centre of excellence in 2017, and as Mr. Howlett mentioned, it's very important that these suppliers be in a condition to attract other carriers because that's the model now. If you want to be competitive, you have to have the economy of scale. So that is the value of these centres of excellence.

Senator Eggleton: Let me move on to another question rather than digging any deeper into that one.

You said in your opening remarks that you've undertaken to transform Air Canada into a global champion. That's commendable. You carry this country's flag around the world, and it's important for us. Even though you're now a private sector company, it's still an important national asset.

Apparently, other global champions or top airlines that carry the flag of their country, national airlines as they're sometimes called, have much more of their maintenance done in their countries. This is what we've heard. So why wouldn't you be trying to do what they do? If they're global champions and national flag carriers and do most of their maintenance in their countries, why are you continuing to slide in the other direction of outsourcing?

Mr. Howlett: I think if you look across the list of legacy carriers, senator, there is a very mixed story about work that is done by those flag carriers in their country versus work that is done outside their country, or a combination where some is done inside the country and some is done outside the country.

As it is today, we do a lot of our maintenance work in Canada. We do a lot of our maintenance work with Premiere Aviation in Trois-Rivières. There's engine work done in this country as well. So my point is it is not to the exclusion.

Senator Eggleton: Would it be fair to say that you would aim to do as much in Canada as these other flag carriers, these other global champions, may be doing in their countries?

pourra également effectuer des travaux pour le compte non seulement d'Air Canada, mais aussi d'Hope Air et d'Airbase et inciter d'autres transporteurs aériens canadiens et internationaux à lui confier leurs travaux d'entretien.

Le sénateur Eggleton : Votre soutien a-t-il un échéancier? Êtes-vous là pour cinq ans, trois ans ou autre?

M. Howlett : Au Manitoba, ce sera pratiquement immédiat, soit en 2017. Au Québec, ce sera en 2019 après la livraison des avions C Series.

M. Rheault : Au Québec, c'est un engagement de 20 ans.

Le sénateur Eggleton : Oh. Qu'en est-il du côté du Manitoba?

M. Rheault : Nous nous engageons à commencer à mettre sur pied le centre d'excellence en 2017. Comme M. Howlett l'a mentionné, c'est très important que ces fournisseurs de services soient en mesure d'attirer d'autres transporteurs, parce que c'est le modèle actuel. L'économie d'échelle est nécessaire pour être un joueur concurrentiel. Voilà donc la valeur de ces centres d'excellence.

Le sénateur Eggleton : J'aimerais passer à une autre question au lieu de creuser davantage ce sujet.

Vous avez dit dans votre exposé que vous avez pris les moyens pour transformer Air Canada en champion mondial. C'est louable. Vous affichez l'unifolié partout dans le monde, et c'est important pour nous. Même si vous êtes maintenant une entreprise privée, il s'agit tout de même d'un actif national important.

Il semble que d'autres champions mondiaux ou d'autres grands transporteurs aériens qui affichent le drapeau de leur pays, ce que nous appelons parfois des transporteurs aériens nationaux, réalisent vraiment une plus grande partie de leurs travaux d'entretien dans leur pays. C'est ce que nous avons entendu. Pourquoi ne pas donc essayer de faire comme eux? Si des champions mondiaux et des transporteurs aériens qui affichent le drapeau de leur pays réalisent la majorité de leurs travaux d'entretien dans leur pays, pourquoi optez-vous pour l'opposé, soit l'externalisation?

M. Howlett : Sénateur, si nous passons en revue la liste des transporteurs classiques, je crois que nous verrons que cela varie énormément; certains transporteurs nationaux réalisent leurs travaux dans leur pays, tandis que d'autres le font à l'extérieur de leur pays, ou c'est une combinaison des deux.

À l'heure actuelle, nous réalisons une grande partie de nos travaux d'entretien au Canada. Nous faisons grandement appel à cet égard à Premiere Aviation à Trois-Rivières. L'entretien des moteurs est également fait au pays. J'essaie de faire valoir que l'un n'empêche pas l'autre.

Le sénateur Eggleton : Serait-il juste de dire que votre objectif est de réaliser autant de travaux d'entretien au Canada que ce que font dans leur pays les autres transporteurs aériens nationaux et les autres champions mondiaux?

Mr. Howlett: Absolutely, so long as that is a business decision made based on competitiveness, quality, all of the issues that we talked about.

Mr. Rheault: If I can add, to our knowledge, there is no airline across the world that is subject to restrictions of which city should provide maintenance.

Senator Eggleton: But presumably there's some incentives provided by the government?

Mr. Rheault: Then it becomes a business decision. With the quality of the industry we have here, we can work on this and grow the industry.

Senator Eggleton: As opposed to a legislative requirement?

Mr. Rheault: Exactly.

Senator Eggleton: Let me ask you finally about the level-playing field with your competitors. You went through some rough times; you pointed that out here. You're now in a very profitable situation. You're doing quite well. It's been suggested you're doing very well for the shareholders, but what about the consumers? I don't recall seeing any reduction in prices. In fact, you talk about the volatility in fuel prices. It certainly went up when the fuel prices were going up, but I haven't seen them coming down since the fuel prices came down. So what about the consumers in all of this profit-making that you're going through? Why are you so concerned about a level-playing field at this point in time when you're in a much better financial strength than you ever were?

Mr. Lourenco: Senator, I can tell you the OECD ranks Canada as the fifth-highest cost structure in aviation in the world. Certainly, that's not a matter of airfares, that's a matter of the taxes and charges imposed on our base fare. So that's your air traveller security charge, GST that's taxed on everything else, your airport improvement fee. The fifth-highest cost structure in the world.

Statistics Canada recently said airfares in this country have gone down for the last six years. We have done our part to pass on savings to consumers, to find efficiencies to deliver to the consumer, and repeatedly we've gone to government, past and present, to make our case that we are becoming less and less competitive vis-à-vis our international competitors because of the existing cost structure. It's not because of a lack of foreign ownership restrictions in the country. It's not for any other reason than the cost structure in this country is prohibitively high.

In fact, one of the reasons why a lot of carriers won't set up shop in Canada is not because of foreign ownership or lack of investment opportunity, it's because it's too expensive to operate

M. Howlett : Absolument. Ce sera le cas tant que cette décision d'affaires se fonde sur les critères liés à la compétitivité, à la qualité et à tous les autres éléments dont nous avons parlé.

M. Rheault : Si vous me le permettez, à notre connaissance, aucun transporteur aérien dans le monde ne se voit imposer des restrictions quant aux villes où il doit faire l'entretien de ces appareils.

Le sénateur Eggleton : Cependant, je présume que le gouvernement offre des mesures incitatives, n'est-ce pas?

M. Rheault : Cela devient donc une décision d'affaires. Compte tenu de la qualité de l'industrie canadienne, nous pouvons faire appel à ses services et assurer sa croissance.

Le sénateur Eggleton : Au lieu que ce soit une exigence législative?

M. Rheault : Exactement.

Le sénateur Eggleton : J'aimerais en terminant vous parler de lutter à armes égales avec vos concurrents. Votre entreprise a connu des moments difficiles; vous en avez parlé. Votre entreprise est maintenant très rentable et se porte très bien. Certains ont avancé que tout va très bien pour les actionnaires, mais j'aimerais savoir ce qu'il en est pour les consommateurs. Je ne me souviens pas d'avoir vu des réductions de prix. En fait, vous avez parlé de la volatilité du prix du carburant. Les prix ont certainement grimpé lorsque les cours du pétrole ont augmenté, mais je n'ai pas vu les prix diminuer en même temps que les cours du pétrole. Qu'en est-il des consommateurs, étant donné que vous réalisez actuellement des profits? Pourquoi êtes-vous aussi préoccupés par l'établissement de règles du jeu équitables alors que votre situation financière n'a jamais été aussi bonne?

M. Lourenco : Sénateur, je peux vous dire que, selon l'OCDE, le Canada arrive au cinquième rang parmi les pays où la structure des coûts dans le domaine du transport aérien est la plus élevée. Cela ne dépend certainement pas des tarifs aériens; cela concerne les taxes et les suppléments imposés qui s'ajoutent à notre tarif de base. Il y a le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, la TPS qui s'applique sur tout et les frais d'améliorations aéroportuaires. Nous avons la cinquième structure des coûts en importance dans le monde.

Statistique Canada a récemment publié que les tarifs aériens ont diminué au cours des six dernières années. Nous avons posé des gestes pour faire économiser les consommateurs; nous avons trouvé des manières de réaliser des gains quant à nos services; et nous avons souvent fait valoir auprès des gouvernements passés et présents que nous sommes de moins en moins concurrentiels par rapport à nos concurrents internationaux en raison de la structure actuelle des coûts. Ce n'est pas en raison d'un manque de restrictions en matière de propriété étrangère au pays. C'est uniquement en raison de la structure des coûts au pays qui est excessivement élevée.

En fait, l'une des raisons pour lesquelles bon nombre de transporteurs aériens décident de ne pas s'installer au Canada, ce n'est pas en raison des restrictions en matière de propriété

here. Why would a foreign carrier come to Canada when they can operate in the United States and pull in Canadian travellers to border airports? We even have a Canadian carrier, Sunwing, that operates out of Buffalo to find those savings.

Again, I would point back to the recent StatsCan report that says that airfares have gone down for the last six years in this country. To the consumer, they seem relatively stable because the other fees aren't coming down, and as a matter of fact we'll probably see a few more tacked on in the near future.

Senator Eggleton: If we're number five, who are the four ahead of us? Where's the United States?

Mr. Lourenco: I can certainly get back to you on that.

Senator Eggleton: Where's the United States, though?

Mr. Lourenco: To be honest, I can't recall.

Mr. Rheault: The other thing, if I can add, is the fact that Air Canada is operating now on a more financial, sustainable and stable basis is also beneficial to the country and to the community we serve. This summer we're launching 22 new U.S. and international routes. We're launching destinations like Montreal-Casablanca, Montreal-Lyon; we have launched Vancouver-Delhi, Toronto-Seoul. So all these new activities create jobs and help connect Canada to the world.

Mr. Howlett: That is a real benefit to consumers, because it basically gives the Canadian consumer greater access to wherever they wish to go in the globe.

Mr. Lourenco: And to the economy.

Mr. Howlett: And to the economy, absolutely.

Senator Eggleton: If I can slip in one more question?

The Deputy Chair: No, you will have to go to second round.

Senator Black: My question has been asked and answered, so I'm happy to defer to Senator Eggleton.

The Deputy Chair: He'll still have to wait. Senator Runciman?

Senator Runciman: Several of my questions have been answered, but I do want to pursue the line of questioning that Senator Pratte raised in relation to line maintenance. There are

étrangère ou de l'absence d'occasions d'investir. C'est tout simplement parce qu'il est trop dispendieux d'exercer des activités ici. Pourquoi un transporteur aérien étranger exercerait-il ses activités au Canada alors qu'il peut le faire aux États-Unis et attirer des voyageurs canadiens dans les aéroports frontaliers? Nous avons même un transporteur aérien canadien, soit Sunwing, qui exerce ses activités à Buffalo en vue de réaliser de telles économies.

Je tiens à rappeler le rapport qu'a récemment publié Statistique Canada à savoir que les tarifs aériens ont diminué au cours des six dernières années au pays. Aux yeux des consommateurs, les tarifs semblent relativement stables, parce que les autres frais ne diminuent pas; qui plus est, nous en verrons probablement d'autres s'ajouter dans un proche avenir.

Le sénateur Eggleton : Si nous arrivons au cinquième rang, qui sont les quatre premiers? À quel rang les États-Unis arrivent-ils?

M. Lourenco : Je peux certainement vous faire parvenir cette information.

Le sénateur Eggleton : Par contre, à quel rang les États-Unis arrivent-ils?

M. Lourenco : Pour être honnête, je ne m'en souviens pas.

M. Rheault : Si vous me le permettez, c'est également avantageux pour le pays et les collectivités où nous nous trouvons que la situation financière d'Air Canada soit plus viable et plus stable. Cet été, nous offrirons 22 nouvelles liaisons américaines et internationales. Nous offrirons des liaisons entre Montréal et Casablanca et entre Montréal et Lyon. Nous assurons maintenant un service quotidien à Vancouver et nous offrons des liaisons entre Toronto et Séoul. Bref, toutes ces nouveautés créent des emplois et aident les Canadiens à avoir accès au reste du monde.

M. Howlett : Cela se veut un véritable avantage pour les consommateurs canadiens, parce qu'ils auront en gros accès à plus de destinations dans le monde.

M. Lourenco : Et pour l'économie.

M. Howlett : Et pour l'économie. Tout à fait.

Le sénateur Eggleton : Si vous me le permettez, j'aimerais poser une dernière question.

Le vice-président : Non. Vous devrez attendre la deuxième série de questions.

Le sénateur Black : Ma question a été posée, et les témoins y ont répondu. Je suis heureux de céder mon temps de parole au sénateur Eggleton.

Le vice-président : Il devra tout de même attendre. Sénateur Runciman, vous avez la parole.

Le sénateur Runciman : Les témoins ont déjà répondu à plusieurs de mes questions, mais j'aimerais poursuivre dans la même veine que le sénateur Pratte au sujet de la maintenance en

roughly 2,400 workers, and Mr. Chartrand last night raised the issue and expressed concern about the future of those 2,400 workers.

Now you've talked about the major hubs. Are Air Canada's major hubs all in Canada? Is that the way that process works?

Mr. Howlett: Yes. Our major hubs are: Toronto is our number one hub; Vancouver, Montreal and Calgary I would describe as our four major hubs. And then we have other large domestic operations in airports across the country, Ottawa, Edmonton, Halifax and things of that nature, all of which have maintenance personnel, line maintenance people in those bases.

Senator Runciman: So what you're saying is it would never be viable or feasible to move line maintenance out of the Canadian hubs?

Mr. Howlett: Correct.

Senator Runciman: So no other major international carrier has line maintenance outside of their own country?

Mr. Howlett: The vast majority of their line maintenance is in their home country because that's where a large part of their operation is.

Mr. Rheault: In fact, the trend is the reverse. More maintenance tasks are performed on "line" because it makes more economic sense. The trend is really the reverse, to take a task that is performed at heavy maintenance and include them in your line maintenance program so it's more efficient.

Senator Runciman: I was reading some news articles related to the Aveos decision, and there was a suggestion in one of the articles that Air Canada had given guarantees when the spin-off of Aveos occurred, assurances that the company was viable. Of course that proved not to be the case. I guess that's why there's some legitimacy to the concern being expressed about line workers' jobs.

In your presentation here today, you talked about, "We're no longer a Crown corporation, we are a private company, so let us compete as such." How do you define a private company?

You frequently turn to the government, and you still have things where you're dictated to with respect to where your corporate headquarters will be located. I'm trying to find out where you are going with your definition of a private-sector company. How do you see this evolving over the next 10 years?

Mr. Howlett: We said that in the context of the question before us here with respect to Bill C-10. Basically, our point here is that, given the market that we operate in and given the fact that it is a global industry, that when it comes down to the performance of maintenance activities that, as a private company, we be allowed to compete without legislative constraint in terms of where we do the work.

ligne. Cela touche environ 2 400 travailleurs, et M. Chartrand a soulevé la question hier soir et s'est dit inquiet quant à l'avenir de ces 2 400 travailleurs.

Vous avez parlé des principaux centres. Les principaux centres d'Air Canada se trouvent-ils tous au Canada? Est-ce ainsi que cela fonctionne?

M. Howlett : Oui. Notre plus grand centre se trouve à Toronto, mais nous avons des centres importants à Vancouver, à Montréal et à Calgary. Je dirais que ce sont nos quatre principaux centres. Nous avons aussi d'importantes activités de cette nature ailleurs dans des aéroports canadiens, comme à Ottawa, à Edmonton et à Halifax. Il y a à chaque endroit du personnel qui s'occupe de la maintenance en ligne.

Le sénateur Runciman : Donc, ce que vous dites, c'est que ce ne serait jamais viable ou pratique de faire la maintenance en ligne ailleurs que dans les centres canadiens, n'est-ce pas?

M. Howlett : C'est exact.

Le sénateur Runciman : Donc, tous les autres grands transporteurs aériens internationaux réalisent-ils leur maintenance en ligne dans leur propre pays?

M. Howlett : La grande majorité de leur maintenance en ligne est faite dans leur pays, parce que c'est là où se trouve le gros de leurs activités.

M. Rheault : En fait, la tendance est à l'inverse. Plus de travaux de maintenance sont réalisés en ligne, parce que c'est plus logique sur le plan économique. La tendance est vraiment à l'inverse. C'est plus efficace de prendre l'entretien quotidien et de l'inclure dans la maintenance en ligne.

Le sénateur Runciman : J'ai lu certains articles sur la décision relative à Aveos, et l'un des articles laissait entendre qu'Air Canada avait donné des garanties lors du transfert vers Aveos, à savoir que l'entreprise était viable. Cela n'a évidemment pas été le cas. J'imagine que cela explique la légitimité des craintes exprimées au sujet du personnel de maintenance en ligne.

Dans votre exposé, vous avez dit : « Nous ne sommes plus une société d'État. Laissez-nous compétitionner comme une entreprise privée. » Quelle est votre définition d'une entreprise privée?

Vous vous tournez souvent vers le gouvernement, et vous devez encore respecter certains aspects, dont le lieu de votre siège social. J'essaie de déterminer ce qu'est votre définition d'une entreprise privée. Selon vous, comment cela évoluera-t-il au cours des 10 prochaines années?

M. Howlett : Nous avons fait cette affirmation en ce qui concerne ce dont il est question aujourd'hui, soit le projet de loi C-10. En gros, compte tenu du marché dans lequel nous exerçons nos activités et de la nature mondiale de notre industrie, nous devrions pouvoir, à titre d'entreprise privée, affronter la concurrence sans que des restrictions législatives nous forcent à réaliser nos travaux d'entretien à des endroits précis.

Sen Runciman: But you don't see yourself turning to the government at every difficulty you face, like pension obligations, for example?

Mr. Howlett: No, we don't see that. That's not our intention here at all.

Senator Runciman: Okay. We shall see.

The Deputy Chair: We have about 10 minutes left, so I'd ask everybody to keep their questions and answers short.

Senator Unger: I have a couple of questions regarding the OECD figures that put Air Canada fifth-highest in the world. You talked about all of the different costs that make that number five instead of two. Are labour costs factored into that?

Mr. Howlett: I wouldn't say so. Those are costs, as Fitti said, like third party charges, taxes, levies, security, airport rent, all of those types of things. That's the driver, not labour.

Senator Unger: You also stated Air Canada cannot operate with uncertainty, and yet you are providing no certainty whatsoever with regard to your obligations to Manitoba, for example, and the centres of excellence. So how are they supposed to take your word when it's not in the legislation?

Mr. Howlett: Madam senator, we've actually had, I think, very good discussions with the Manitoba government around the creation of a centre of excellence. We've clearly defined what the centre of excellence would be, the type of work that would go into the creation of the centres of excellence and gave an initial projection in terms of employment numbers, and we actually have, today, a term sheet in the contract between ourselves and the Manitoba government to create those centres of excellence, on the assumption that Bill C-10 gets passed.

Senator Unger: So it's contingent on the bill passing; and if no bill, then —

Mr. Howlett: Then we would provide support for —

Senator Unger: So there's no certainty there, really?

Mr. Howlett: As I said, if there is any certainty here, it is that if Bill C-10 does not pass, the centres of excellence, both in Manitoba and Quebec, will not proceed.

Senator Unger: I'd like to ask just one other question.

With regard to the lawsuit in the Supreme Court, if they end up ruling against Air Canada, what do you see as the possible implications? What will that look like?

Mr. Rheault: The outcome of the legal action is an example of an uncertainty. This is a declaratory judgment, and of course we have strong arguments and we believe that we will win that case

Le sénateur Runciman : Cependant, ne voyez-vous pas que vous vous tournez vers le gouvernement chaque fois que vous êtes aux prises avec des difficultés, notamment les pensions?

M. Howlett : Non. Ce n'est pas le cas. Ce n'est pas du tout notre intention.

Le sénateur Runciman : D'accord. Nous verrons bien.

Le vice-président : Il nous reste environ 10 minutes. Je demanderai donc à tout le monde de poser de courtes questions et de donner des réponses tout aussi courtes.

La sénatrice Unger : J'ai deux ou trois questions en ce qui concerne les données de l'OCDE qui affirme qu'Air Canada arrive au cinquième rang pour la structure des coûts la plus élevée. Vous avez mentionné les divers frais qui font en sorte qu'un deux devienne un cinq. Cela tient-il compte du coût de la main-d'œuvre?

M. Howlett : Je ne crois pas. Comme Fitti l'a mentionné, ce sont les frais perçus par des tiers, des taxes, des frais aéroportuaires, la sécurité, le loyer de l'aéroport et tout le reste. C'est ce qui fait grimper les coûts, pas la main-d'œuvre.

La sénatrice Unger : Vous avez également affirmé qu'Air Canada ne peut pas exercer ses activités dans l'incertitude. Or, vous ne fournissez aucune certitude en ce qui concerne vos obligations au Manitoba, par exemple, et les centres d'excellence. Comment voulez-vous que les gens vous croient sur parole si ce n'est pas inscrit dans la loi?

M. Howlett : Sénatrice, je crois que nous avons en fait eu d'excellentes discussions avec le gouvernement manitobain concernant la création d'un centre d'excellence. Nous avons clairement défini ce que serait le centre d'excellence et le type de travaux qui mèneraient à la création des centres d'excellence et nous avons fourni des prévisions initiales relativement au nombre d'emplois. Notre entente avec le gouvernement manitobain en vue de la création de ces centres d'excellence inclut une liste de conditions, et cela présume de l'adoption du projet de loi C-10.

La sénatrice Unger : Cela dépend donc de l'adoption du projet de loi; s'il n'y a pas de projet de loi, donc...

M. Howlett : Nous assurerions du soutien pour...

La sénatrice Unger : Il n'y a donc absolument rien de certain, si je vous comprends bien.

M. Howlett : Comme je l'ai dit, la seule chose qui est certaine, c'est que si le projet de loi C-10 n'est pas adopté nous n'irons pas de l'avant en ce qui concerne les centres d'excellence au Manitoba et au Québec.

La sénatrice Unger : J'aimerais poser une dernière question.

En ce qui a trait à la poursuite devant la Cour suprême, si les juges rendent une décision défavorable à Air Canada, quelles en seront les répercussions possibles? À quoi cela ressemblera-t-il?

M. Rheault : Le résultat de la poursuite en justice est un exemple d'incertitude. C'est un jugement déclaratoire, et nous avons évidemment de solides arguments. Nous croyons que les

and overturn the decision of the Supreme Court. But if the Supreme Court maintains the previous decision, then you will have other proceedings as to how to apply these decisions, which means years and years of litigation, again.

That's why we're saying, instead of taking the litigation path, where there is no guarantee and it's only that you will have uncertainty, we have an agreement with both provinces that were involved in these lawsuits to create jobs. That's why we believe that our proposition for centres of excellence offers certainty and job creation.

Senator Unger: So there's no signed contract, just an understanding?

Mr. Rheault: There are agreements with both provinces. Both provinces are satisfied with the agreement we have with them, and that's the reason why the federal government was prepared to modify the ACPPA.

Mr. Howlett: But it's to create that environment of certainty.

[Translation]

Senator Boisvenu: I have only one question. You said that, without Bill C-10, there would be no centres of excellence. What would you say if we propose an amendment to the bill to include the requirement to build centres of excellence, and then vote in favour of Bill C-10?

Mr. Rheault: We have a commitment.

Senator Boisvenu: That's not my question. What would you say if the bill included the requirement to build two centres of excellence and we then voted for Bill C-10?

Mr. Rheault: Bill C-10 must give us the necessary flexibility.

Senator Boisvenu: That's not my question. Yes or no. If Bill C-10 included the requirement to build the two centres of excellence, would you be fine with that?

Mr. Rheault: No. A requirement that specific shouldn't be included in the legislation.

Senator Boisvenu: Thank you. I have my answer.

[English]

Senator Atallahjan: My question is a bit different. I would like to know whether you have any cultural sensitivity training for your staff. I have experienced small incidents, but the one that compelled me to write to the president and CEO is when passengers were boarding, I was met by one of your staff who made me feel as if I didn't belong in zone 1, and she asked me again and again if I was a zone 1 passenger? She sort of looked at

juges nous donneront raison et infirmeront la précédente décision de la Cour suprême. Cependant, si la Cour suprême maintient sa précédente décision, il y aura d'autres procédures judiciaires pour déterminer comment appliquer les décisions, ce qui prendra encore des années.

Voilà pourquoi nous disons qu'au lieu de prendre le chemin des tribunaux, de n'avoir aucune garantie et de nager dans l'incertitude nous avons conclu une entente en vue de créer des emplois avec les deux provinces impliquées dans ces poursuites. Voilà pourquoi nous croyons que notre projet de centres d'excellence est synonyme de certitude et de création d'emplois.

La sénatrice Unger : Il n'y a donc rien de signé; il s'agit seulement d'un accord, n'est-ce pas?

M. Rheault : Nous avons des ententes avec les deux provinces, et les deux provinces en sont satisfaites. Voilà pourquoi le gouvernement fédéral était prêt à modifier la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada.

M. Howlett : Cela vise la création de ce climat de certitude.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J'ai une seule question. Vous dites que s'il n'y a pas de projet de loi C-10, il n'y a pas de centres d'excellence. Si je vous dis alors ceci : d'accord, mais nous allons proposer un amendement au projet de loi pour y inclure l'obligation de construire les centres d'excellence. Ensuite, nous voterons en faveur du projet de loi C-10. Comment réagiriez-vous?

M. Rheault : Nous avons un engagement.

Le sénateur Boisvenu : Ma question n'est pas là. Si l'on inclut dans le projet de loi l'obligation de construire deux centres d'excellence et qu'on vote pour le projet de loi C-10, que diriez-vous?

M. Rheault : Le projet de loi C-10 doit nous donner la flexibilité nécessaire...

Le sénateur Boisvenu : Ma question n'est pas là. Oui ou non, s'il y avait dans le projet de loi C-10 l'obligation de construire les deux centres d'excellence, cela vous conviendrait-il?

M. Rheault : Une obligation aussi précise que cela ne doit pas figurer dans la loi, non.

Le sénateur Boisvenu : Merci, j'ai ma réponse.

[Traduction]

La sénatrice Atallahjan : Ma question est quelque peu différente. J'aimerais savoir si vous donnez des formations sur les différences culturelles à votre personnel. J'ai vécu certains incidents, mais il y en a un en particulier qui m'a incitée à écrire au président et chef de la direction de l'entreprise. Lors de l'embarquement des passagers, l'un de vos employés m'a fait sentir comme si je n'étais pas à ma place en première classe.

me as though I didn't even belong in business class. A colleague of mine, a fellow senator, was with me, and she was not subjected to that kind of questioning.

And an attendant who paged my daughter said, "I wonder if she even speaks or understands English?" My daughter happens to be a PhD student and can speak four languages.

Ten days ago at the Ottawa airport I saw a pregnant Oriental lady who mistakenly came to board when zone 1 passengers were boarding and was told she was in the wrong line and to get out. I regret that I did not turn around and come back and tell the lady she was being rude.

I have the letter that I did write to your president.

My question to you is: The face of Canada has changed, but even with cultural sensitivity training, these kinds of incidents can happen because, unfortunately, it's the society that we live in. What really reflects on the company is in the way you choose to respond to these incidents when they're brought to your attention. By hiding behind bureaucracy and being dismissive, you're sending the message to customers that you do not care about ending prejudice.

This is an unacceptable message for Canada's flag carrier and for a national airline to send. The majority of the people who work for you are wonderful, caring and welcoming, but I have been watching and keeping track of this, and I think it's a very important issue to address. Thank you.

Mr. Howlett: Let me comment on that. Thank you for bringing that forward. First and foremost, on behalf of everybody at Air Canada, we apologize if that was in fact how you were treated. We actually take a significant amount of pride in the fact that we are a company that is staffed by the multicultural society we are as Canadians. We have more than 30 different languages spoken at Air Canada, and the vast majority of those are in public contact positions. We always try to have language-qualified people on the particular routes that the airplane is destined for, as well as in our customer contact staff positions in airports and call centres across our network.

As well, you may recall that very recently, we were cited as one of Canada's best employers when it came to diversity.

It's actually good to get that type of feedback because it is a significant priority as we move to transform this company and move into being a global champion to address those types of issues.

Senator Ataullahjan: When we email and ask for responses, all we get is fluff. We don't get anything serious back. In my case, I said the date that it happened and named the gate where it

Elle m'a demandé à plusieurs reprises si j'étais certaine d'être en première classe. Elle me regardait comme si je n'y étais pas à ma place. Une collègue sénatrice m'accompagnait, et le personnel ne lui a pas posé de telles questions.

Ensuite, un agent de bord a appelé ma fille par interphone, et je l'ai entendu dire : « Je me demande même si elle parle ou comprend l'anglais ». Il se trouve que ma fille est une étudiante au doctorat et qu'elle parle quatre langues.

Il y a 10 jours, à l'aéroport d'Ottawa, j'ai vu une femme enceinte d'origine asiatique qui s'était trompée de file d'attente alors qu'on avait appelé uniquement les passagers de la zone 1 pour l'embarquement. On lui a dit qu'elle se trouvait dans la mauvaise file d'attente et qu'elle devait retourner s'asseoir. Je regrette de ne pas être intervenue pour dire à la préposée qu'elle manquait de courtoisie.

J'ai une copie de la lettre que j'ai écrite à votre président.

J'en viens à ma question. Le visage du Canada a changé, mais malgré les séances de formation sur les réalités culturelles, pareils incidents peuvent se produire parce que, malheureusement, telle est la société dans laquelle nous vivons. Ce qui est vraiment révélateur, c'est la façon dont Air Canada réagit à ces incidents lorsqu'on les porte à son attention. En vous cachant derrière la bureaucratie et en adoptant une attitude dédaigneuse, vous envoyez aux clients le message que vous ne vous souciez guère de mettre fin aux préjugés.

C'est un message inacceptable de la part du transporteur aérien national du Canada. La plupart de vos employés sont formidables, bienveillants et accueillants, mais j'ai observé de tels incidents et j'en ai pris note en vue d'en faire le suivi. Je crois qu'il est très important d'aborder cette question. Merci.

M. Howlett : Permettez-moi de dire un mot là-dessus. D'ailleurs, je vous remercie d'avoir soulevé ce point. D'abord et avant tout, au nom d'Air Canada, nous tenons à vous présenter nos excuses pour la façon dont on vous a traitée. Sachez que nous sommes très fiers d'avoir un effectif multiculturel, à l'image de la société canadienne. Plus d'une trentaine de langues sont parlées au sein du personnel d'Air Canada, et la vaste majorité de ces employés occupent des postes en contact avec le public. Nous essayons toujours de faire en sorte que les employés ayant des compétences linguistiques occupent des postes en fonction des itinéraires ou en contact avec la clientèle dans les aéroports, ainsi que dans les centres d'appels de notre réseau.

Par ailleurs, vous vous souviendrez sans doute que, très récemment, Air Canada a été sélectionnée parmi les employeurs les plus favorables à la diversité au Canada.

En fait, il est bon d'obtenir ce genre de rétroaction parce que nous accordons une grande priorité aux efforts visant à régler ce genre de problèmes, et cela fait partie de nos démarches pour transformer Air Canada en un chef de file mondial.

La sénatrice Ataullahjan : Quand nous envoyons des courriels et que nous demandons des réponses, nous ne recevons que des commentaires vides. On ne nous fournit aucune réponse valable.

happened. Obviously, everybody knew exactly who it was, but I did not get a satisfactory answer. The majority of the people who work for Air Canada are incredible, caring and welcoming. I just want to be on record.

Senator McCoy: I'll follow up a line of questions, the last of which was by Senator Boisvenu, and put my question to you another way. We've heard you say unequivocally that you will not build centres of excellence in Winnipeg and Montreal if Bill C-10 does not go forward. Will you give us your unequivocal answer yes that you will build centres of excellence in Winnipeg and Montreal if Bill C-10 passes?

Mr. Howlett: Unequivocally, yes.

Senator McCoy: Thank you.

Senator Mitchell: The heart of this bill, it seems to me, is competitiveness. If ever there was an industry that is competitive, that has to be competitive, it's the airline industry. We forget. I remember the 1990s when Air Canada was on the edge all the time and into the early 2000s. In fact, some argue that airline seats are a commodity and the only thing they compete on is price; there's nothing beyond that. There's nothing wrong with profits. Profits strengthen you in the good times so you can survive the more difficult times. This is a very cyclical industry, and you're on the edge all the time.

Clearly one of the elements of competitiveness is a stable legal environment. You've emphasized that. You've emphasized that being able to go regional might make you more competitive and reduce costs. Could you summarize how it is that this bill will make you more competitive so you can sustain Air Canada in Canada, so you can sustain your world position and so you can sustain jobs and create more jobs in Canada?

Mr. Howlett: This bill will allow us, foremost, as we said, to create the legal certainty that will equip us with the confidence to make a significant investment in the Canadian aerospace industry. This will incentivize us to go forward and be an architect of building a platform around centres of excellence in Quebec and Manitoba that will be competitive on a global stage, allowing those centres of excellence to grow and further advance jobs within the Canadian aerospace industry because they will be world-class players.

Senator Plett: In your presentation, you say that since the closure of Aveos, you have a better understanding of why the company failed and was unable to succeed. Air Canada was their largest customer. You also say you offered them financial support. I guess, chair, I'm going to break your rule and ask

Dans mon cas, j'ai indiqué la date à laquelle l'incident s'était produit, ainsi que le numéro de la porte d'embarquement. Évidemment, tout le monde savait exactement de qui il s'agissait, mais je n'ai reçu aucune réponse satisfaisante. Cela dit, la plupart des employés d'Air Canada sont des gens incroyables, bienveillants et accueillants. Je tiens à le signaler aux fins du compte rendu.

La sénatrice McCoy : Je vais revenir à une série de questions posées, en dernier lieu, par le sénateur Boisvenu, et je vais formuler la mienne d'une autre façon. Vous avez déclaré de façon non équivoque que vous ne construirez aucun centre d'excellence à Winnipeg et à Montréal si le projet de loi C-10 n'est pas adopté. Le ferez-vous sans équivoque dans le cas contraire?

M. Howlett : Oui, sans équivoque.

La sénatrice McCoy : Merci.

Le sénateur Mitchell : Au cœur de ce projet de loi se trouve, me semble-t-il, la question de la compétitivité. S'il y a une industrie qui est concurrentielle et qui se doit de l'être, c'est bien l'industrie du transport aérien. Nous oublions cela. Je me souviens des années 1990, lorsqu'Air Canada était toujours au bord du gouffre, et cette situation a duré jusqu'au début des années 2000. En fait, d'aucuns affirment que les billets d'avion constituent un marché de produits de base, dans lequel la concurrence ne repose que sur le prix. Il n'y a rien de mal à faire des profits. Les profits servent à consolider une entreprise en période de prospérité afin qu'elle puisse survivre aux temps difficiles. Il s'agit d'une industrie très cyclique, ce qui vous laisse constamment sur le qui-vive.

De toute évidence, la compétitivité passe, entre autres, par la stabilité du contexte juridique. Vous avez insisté sur ce point. Vous avez souligné que le recours aux marchés régionaux pourrait accroître votre compétitivité et réduire vos coûts. Pourriez-vous expliquer brièvement en quoi le projet de loi vous aidera à accroître votre compétitivité de sorte que vous puissiez garder les activités d'Air Canada au pays, maintenir votre position mondiale, préserver des emplois et en créer d'autres au Canada?

M. Howlett : Comme nous l'avons dit, le projet de loi nous permettra, d'abord et avant tout, d'instaurer une certitude juridique, ce qui nous donnera la confiance voulue pour investir de façon substantielle dans l'industrie aérospatiale canadienne. Cela nous incitera à aller de l'avant et à contribuer à la création d'une plateforme axée sur les centres d'excellence au Québec et au Manitoba, plateforme qui saura soutenir la concurrence mondiale, permettant ainsi à ces centres d'excellence de croître et de stimuler la création d'emplois dans l'industrie canadienne parce qu'ils deviendront des joueurs de calibre mondial.

Le sénateur Plett : Dans votre mémoire, vous dites que depuis la fermeture d'Aveos, vous avez mieux compris pourquoi l'entreprise a échoué et n'a pas été capable de réussir. Air Canada était son principal client. Vous avez également dit avoir offert un soutien financier à Aveos. Je suppose, monsieur le

two questions: Why did they not accept your offer of financial support? If you now know why they failed, why did they fail?

Mr. Howlett: They failed because of their inability basically to attract work other than what Air Canada had. They were competing, going to tender and attempting to get work from other carriers around the world. In fact, they lost a major customer, Delta, which was a huge part of their business at the time. That was one thing, in our view, that contributed, amongst other things, to their failure, which provided us some insight to a better understanding of why they failed.

As I said in my remarks, the failure of Aveos came as a shock to Air Canada. It put Air Canada's back against the wall. Where were we going to get our airplanes fixed? In an attempt to diminish that risk, we offered to Aveos, which was an independent company, some financial support to allow them to stay afloat, but they chose not to do it.

Senator Plett: Did they give you a reason?

Mr. Howlett: In all honesty, senator, I was not a party to that discussion, so I don't know the answer. All I know is that they didn't take us up on the offer.

The Deputy Chair: Thank you, everyone, for participating this morning. I'd like to thank Mr. Howlett, Mr. Rheault and Mr. Lourenco for participating in the hearing.

Our next item of business today is clause-by-clause consideration of Bill C-10, An Act to amend the Air Canada Public Participation Act and to provide for other measures. The bill proposes to modify the existing requirements governing where Air Canada must carry out its aircraft maintenance activities, as well as the type and volume of those activities. The bill also provides for certain other measures related to this obligation.

I remind members that the committee has held two meetings on Bill C-10, hearing from the Minister of Transport and 13 witnesses, and it has also received five written submissions.

Before we begin, I advise members that we have two officials, one from Transport Canada and one from Justice, who can be called to the table to answer any technical questions that members might have: Sara Wiebe, Director General of Air Policy; and Daniel Blasioli, Senior Counsel.

I also remind senators of a few points in terms of the mechanics of the process. When and if more than one amendment is proposed to be moved in a clause, amendments should be proposed in the order of the lines of a clause. Some amendments that are moved may have a consequential effect on other parts of

président, que je vais enfreindre votre règle, car j'ai deux questions à poser. D'abord, pourquoi Aveos n'a-t-elle pas accepté votre offre de soutien financier? Ensuite, si vous en connaissez maintenant la raison, pourquoi a-t-elle échoué?

M. Howlett : Au fond, Aveos a échoué en raison de son incapacité d'attirer des clients autres qu'Air Canada. Pour soutenir la concurrence, elle participait à des appels d'offres et elle cherchait à obtenir des contrats auprès d'autres transporteurs partout dans le monde. En fait, elle a perdu un client important, Delta, qui occupait alors une place importante dans le cadre de ses activités. C'est, à notre avis, un des facteurs ayant entraîné la fermeture d'Aveos, et c'est ce qui nous a permis de mieux comprendre pourquoi l'entreprise a échoué.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, la fermeture d'Aveos a été un choc pour Air Canada, qui s'est retrouvée acculée au pied du mur. Où allons-nous faire réparer nos appareils? Dans le but de réduire ce risque, nous avons offert un soutien financier à Aveos, laquelle était une entreprise indépendante, afin de lui permettre de se maintenir à flot, mais ses dirigeants ont préféré ne rien faire.

Le sénateur Plett : Vous ont-ils donné une raison?

M. Howlett : En toute honnêteté, sénateur, je n'ai pas participé à cette discussion, alors je ne connais pas la réponse. Tout ce que je sais, c'est qu'ils n'ont pas accepté notre offre.

Le vice-président : Merci, tout le monde, de votre contribution ce matin. Je tiens à remercier MM. Howlett, Rheault et Lourenco d'avoir participé à notre séance.

Nous passons au point suivant à l'ordre du jour, c'est-à-dire l'étude article par article du projet de loi C-10, Loi modifiant la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et comportant d'autres mesures. Le projet de loi propose de modifier les exigences relatives au lieu d'exécution des activités d'entretien d'aéronefs d'Air Canada, ainsi qu'au type et au volume de ces activités. Il prévoit aussi d'autres mesures relatives à cette obligation.

Je rappelle aux sénateurs que le comité a consacré deux réunions au projet de loi C-10, dans le cadre desquelles nous avons entendu le ministre des Transports et 13 témoins, en plus d'avoir reçu cinq mémoires.

Avant de commencer, je signale aux membres du comité la présence parmi nous de deux fonctionnaires, l'une de Transports Canada et l'autre de Justice Canada : Sara Wiebe, directrice générale, Politique du transport aérien, et Daniel Blasioli, avocat principal. Au besoin, ils pourront être invités à prendre place à la table pour répondre aux questions techniques des membres du comité.

J'aimerais également rappeler aux sénateurs quelques points sur le fonctionnement du processus. Lorsque plus d'un amendement est proposé pour un même article, ils doivent être proposés dans l'ordre des lignes de l'article concerné. Certains amendements proposés pourraient nécessiter qu'on modifie en

the bill. We will endeavour to keep track of these places where subsequent amendments need to be moved and will draw your attention to them if necessary.

Because no notice is required to move amendments, there has been no preliminary analysis of the amendments. If any member wishes to propose an amendment, please allow colleagues and staff sufficient time to review them before opening the floor to debate.

I remind senators that if there is ever any uncertainty as to the results of a voice vote or show of hands, the most effective route is to request a roll call vote, which obviously provides unambiguous results. Senators are aware that any tied vote negates the motion in question.

Are there any questions on any of the above?

Senator Plett: No question, but I have a few comments before we start. I simply want on the record my tremendous disappointment with the federal government and the way they handled this up to and including the amount of time we were given to study this bill and the timing when we received it. Senator Pratte spoke pretty much right away. I certainly spoke at the first available opportunity. As you said, chair, we have had two meetings, which I think is insufficient to study something of this magnitude. This is having negative effects on my province. I won't belabour that any longer.

I will not propose any amendments at committee. I reserve the right to do that at third reading. I personally will support the bill, on division, all the way through at committee stage. However, as I said, I clearly reserve the right to bring amendments forward at third reading.

The Deputy Chair: Thank you, Senator Plett. Does anybody else have comments?

Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-10?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Deputy Chair: Shall clause 1 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Plett: On division.

The Deputy Chair: Shall clause 2 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Plett: On division.

The Deputy Chair: Shall clause 3 carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

conséquence d'autres parties du projet de loi. Nous ferons notre possible pour prendre note des endroits où des amendements subséquents seront nécessaires et, au besoin, nous attirerons votre attention en temps et lieu.

Puisqu'il n'était pas nécessaire de présenter un avis de motion, les amendements proposés n'ont fait l'objet d'aucune analyse préliminaire. Donc, avant de soumettre un amendement à un débat, veuillez laisser le temps à vos collègues et au personnel du comité d'en prendre connaissance.

Enfin, je tiens à rappeler aux sénateurs que s'il y a des doutes concernant l'issue d'un vote oral ou à main levée, la solution la plus efficace consiste à procéder à un vote par appel nominal, ce qui élimine évidemment toute ambiguïté. Les sénateurs savent qu'en cas d'égalité, la motion est réputée rejetée.

Y a-t-il des questions?

Le sénateur Plett : Je n'ai pas de question, mais j'ai quelques observations à faire avant que nous commençons. Je tiens à signaler, aux fins du compte rendu, que je suis terriblement déçu du gouvernement fédéral et de la façon dont il a géré ce dossier, notamment du peu de temps dont nous disposons pour étudier le projet de loi et du moment mal choisi pour nous en saisir. Le sénateur Pratte a pris la parole presque immédiatement. Je n'ai moi-même pas manqué d'intervenir à la première occasion. Comme vous l'avez dit, monsieur le président, nous avons eu deux réunions, ce qui me paraît insuffisant pour étudier une mesure législative de cette ampleur. Le projet de loi a des effets négatifs sur ma province. Je ne m'étendrai pas là-dessus.

Je ne proposerai aucun amendement au comité. Je me réserve le droit de le faire à l'étape de la troisième lecture. Personnellement, je compte appuyer le projet de loi, avec dissidence, du début à la fin, à l'étape de l'étude en comité. Toutefois, comme je viens de le dire, je me réserve clairement le droit de présenter des amendements à la troisième lecture.

Le vice-président : Merci, sénateur Plett. Y a-t-il d'autres observations?

Plaît-il au comité de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-10?

Des voix : D'accord.

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

Des voix : D'accord.

Le vice-président : L'étude de l'article 1 est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le sénateur Plett : Avec dissidence.

Le vice-président : L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le sénateur Plett : Avec dissidence.

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

Des voix : D'accord.

Senator Plett: On division.

The Deputy Chair: Shall the title carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Plett: On division.

The Deputy Chair: Shall the bill, as amended, carry?

Some Hon. Senators: Agreed.

Senator Plett: On division.

The Deputy Chair: The bill is carried.

Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: No.

The Deputy Chair: Is it agreed that I report the bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Eggleton: Will it be reported this afternoon?

The Deputy Chair: Yes.

To other business before we finish, we require an in camera meeting to discuss drafting instructions for the study on crude oil transport. Do you want to postpone that to the next time we meet? All right, that will be postponed until the next time we meet.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Plett : Avec dissidence.

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

Des voix : D'accord.

Le sénateur Plett : Avec dissidence.

Le vice-président : Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le sénateur Plett : Avec dissidence.

Le vice-président : Le projet de loi est adopté.

Le comité souhaite-t-il que le rapport soit accompagné d'observations?

Des voix : Non.

Le vice-président : Est-il convenu que je fasse rapport du projet de loi au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le sénateur Eggleton : En ferez-vous rapport cet après-midi?

Le vice-président : Oui.

Avant de terminer, comme autre point à l'ordre du jour, nous devons siéger à huis clos afin de discuter des instructions de rédaction concernant l'étude sur le transport du pétrole brut. Voulez-vous reporter cela à notre prochaine rencontre? Très bien, c'est ce que nous ferons.

(La séance est levée.)

Monday, June 20, 2016

Transport Canada:

Sara Wiebe, Director General, Air Policy;
Daniel Blasioli, Senior Counsel.

Government of Manitoba:

The Honourable Heather Stefanson, M.L.A., Deputy Premier and
Minister of Justice and Attorney General (by video conference);

The Honourable Cliff Cullen, M.L.A., Minister of Growth,
Enterprise and Trade (by video conference).

Manitoba Federation of Labour:

Kevin Rebeck, President (by video conference).

International Association of Machinists and Aerospace Workers:

David Chartrand, Quebec Coordinator;
Fred Hospes, President and Directing General Chairperson, District
Lodge 140.

Aerospace Industries Association of Canada:

Jim Quick, President and Chief Executive Officer.

Tuesday, June 21, 2016

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec:

Serge Cadieux, General Secretary;
David Chartrand, Vice President.

Air Canada:

Kevin C. Howlett, Senior Vice President, Government Affairs and
Regional Markets;
David Rheault, Director, Government Affairs and Community
Relations;
Fitti Lourenco, Director, Government Affairs, Federal Government
and Ontario.

Le lundi 20 juin 2016

Transports Canada :

Sara Wiebe, directrice générale, Politique du transport aérien;
Daniel Blasioli, avocat principal.

Gouvernement du Manitoba:

L'honorable Heather Stefanson, M.A.L., vice-première ministre et
ministre de la Justice et procureure générale (par
vidéoconférence);

L'honorable Cliff Cullen, M.A.L., ministre de la Croissance, de
l'Entreprise et du Commerce (par vidéoconférence).

Manitoba Federation of Labour:

Kevin Rebeck, président (par vidéoconférence).

*Association internationale des machinistes et des travailleurs de
l'aérospatiale:*

David Chartrand, coordonnateur québécois;
Fred Hospes, directeur et président général du district 140.

Association des industries aérospatiales du Canada:

Jim Quick, président et chef de la direction.

Le mardi 21 juin 2016

Fédération des travailleurs et travailleuses du Québec:

Serge Cadieux, secrétaire général;
David Chartrand, vice-président.

Air Canada:

Kevin C. Howlett, vice-président principal, Affaires
gouvernementales et marchés régionaux;
David Rheault, directeur, Affaires gouvernementales et relations
avec les collectivités;
Fitti Lourenco, directeur, Affaires gouvernementales,
gouvernement fédéral et gouvernement de l'Ontario.

APPEARING

Monday, June 20, 2016

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES

Tuesday, May 31, 2016

As individuals:

The Honourable David Emerson, P.C., Former Chair, Canada Transportation Act Review Panel;

Murad Al-Katib, Former Advisor, Canada Transportation Act Review Panel.

Wednesday, June 1, 2016

Macdonald-Laurier Institute:

Ken Coates, Senior Fellow in Aboriginal and Northern Canadian Issues (by video conference).

Tuesday, June 7, 2016

Transport Canada:

Laureen Kinney, Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Brigitte Diogo, Director General, Rail Safety;

Benoit Turcotte, Director, Regulatory Affairs Branch, Transport Dangerous Goods.

Natural Resources Canada:

Terence Hubbard, Director General, Petroleum Resources Branch;

Lisanne Bazinet, Deputy Director, Pipelines Gas and LNG Division, Petroleum Resources Branch;

Timothy Gardiner, Director General, Strategic Projects Secretariat, Major Projects Management Office.

Tuesday, June 14, 2016

As an individual:

Monica Gattinger, Associate Professor, School of Political Studies, University of Ottawa.

Assembly of First Nations:

Perry Bellegarde, National Chief;

Craig Makinaw, Alberta Regional Chief;

William David, Senior Policy Analyst, National Chief's Office.

(Continued on previous page.)

COMPARAÎT

Le lundi 20 juin 2016

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS

Le mardi 31 mai 2016

À titre personnel:

L'honorable David Emerson, C.P., ancien président, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada;

Murad Al-Katib, ancien conseiller, Comité d'examen de la Loi sur les transports au Canada.

Le mercredi 1er juin 2016

Institut Macdonald-Laurier:

Ken Coates, collaborateur émérite dans les dossiers des Autochtones et du Nord canadien (par vidéoconférence).

Le mardi 7 juin 2016

Transports Canada:

Laureen Kinney, sous-ministre adjointe, Sécurité et Sûreté;

Brigitte Diogo, directrice générale, Sécurité ferroviaire;

Benoit Turcotte, directeur, Direction des affaires réglementaires.

Ressources naturelles Canada:

Terence Hubbard, directeur général, Direction des ressources pétrolières;

Lisanne Bazinet, directrice adjointe, Division des pipelines, du gaz et du GNL, Direction des ressources pétrolières;

Timothy Gardiner, directeur général, Secrétariat des projets stratégiques, Bureau de gestion des grands projets.

Le mardi 14 juin 2016

À titre personnel:

Monica Gattinger, professeure agrégée, École d'études politiques, Université d'Ottawa.

Assemblée des Premières Nations:

Perry Bellegarde, chef national;

Craig Makinaw, chef régional de l'Alberta;

William David, analyste principal des politiques, Bureau du chef national.

(Suite à la page précédente.)