

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 27, 2026

The Standing Senate Committee on National Finance met with videoconference this day at 6:46 p.m. [ET] to study the subject matter of Bill C-30, An Act to implement certain provisions of the spring economic update tabled in Parliament on April 28, 2026.

Senator Éric Forest (*Deputy Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Deputy Chair: I wish to welcome all senators as well as the viewers across the country who are watching us on sencanada.ca.

My name is Éric Forest, a senator from Quebec, and deputy chair of the Senate Committee on National Finance. I would now like to ask my colleagues to introduce themselves.

[*English*]

Senator Papatello: Sandra Papatello, senator from Ontario.

[*Translation*]

Senator Gignac: Good evening. Clément Gignac from Quebec.

Senator Galvez: Rosa Galvez from Quebec.

[*English*]

Senator Cardozo: Andrew Cardozo from Ontario.

[*Translation*]

Senator Dalphond: Pierre J. Dalphond, De Lorimier division, Quebec.

[*English*]

Senator Robinson: Mary Robinson from Prince Edward Island.

Senator Ross: Krista Ross from New Brunswick.

Senator MacAdam: Jane MacAdam, Prince Edward Island.

[*Translation*]

Senator Hébert: Martine Hébert from Quebec.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 27 mai 2026

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 46 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier la teneur du projet de loi C-30, Loi portant exécution de certaines dispositions de la mise à jour économique du printemps déposée au Parlement le 28 avril 2026.

Le sénateur Éric Forest (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le vice-président : Bienvenue à tous les sénateurs et sénatrices, et aussi, à tous les Canadiens qui nous suivent sur sencanada.ca.

Mon nom est Éric Forest, sénateur du Québec, et vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter.

[*Traduction*]

La sénatrice Papatello : Sandra Papatello, sénatrice de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Gignac : Bonjour. Clément Gignac, du Québec.

La sénatrice Galvez : Rosa Galvez, du Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Cardozo : Andrew Cardozo, de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Dalphond : Pierre J. Dalphond, division De Lorimier, Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice Robinson : Mary Robinson, de l'Île-du-Prince-Édouard.

La sénatrice Ross : Krista Ross, du Nouveau-Brunswick.

La sénatrice MacAdam : Jane MacAdam, de l'Île-du-Prince-Édouard.

[*Français*]

La sénatrice Hébert : Martine Hébert, du Québec.

The Deputy Chair: Honourable senators, today we are continuing our study on the subject matter of Bill C-30, An Act to implement certain provisions of the spring economic update tabled in Parliament on April 28, 2026.

For our first panel today, we are pleased to welcome, from the Canadian Airports Council, Mr. Geoff Turner, Vice-President, Government Relations.

By video conference, from the Centre for Future Work, we also have Mr. Jim Stanford, Economist and Director.

Welcome and thank you for accepting our invitation to appear today.

We will now hear opening remarks from Mr. Turner.

Geoff Turner, Vice-President, Government Relations, Canadian Airports Council: Thank you, Mr. Chair and honourable senators, it is a privilege to join you today. If you will indulge me, I'm going to make my remarks in English, my mother tongue.

[*English*]

My name is Geoff Turner, and I am Vice-President of Government Relations for the Canadian Airports Council, or CAC.

The CAC represents 100 member airports in every province and territory, and our members handle virtually all of Canada's air cargo and international passenger traffic and 90% of domestic traffic. Canadian airports host 150 million passengers a year, and demand is projected to double in the next 20 years.

Our members generate \$50 billion in GDP, support 435,000 jobs coast to coast to coast and will contribute \$557 million in Crown rent to the federal treasury this year alone. That represents over \$8.4 billion in cumulative contributions since the devolution of airports in the 1990s.

Airports in Canada operate in a user-pay system complemented by airport business and partnership revenues. Travellers and shippers have directly paid for \$30 billion in new air infrastructure in this time as well. Unlike peer countries, including the U.S., taxpayers do not subsidize the air sector. In fact, it's the other way around.

Airports exist to enable and serve local markets.

The current approach, blending public land ownership and stakeholder governance with private-sector operating discipline, has delivered three decades of investment, a deep network of

Le vice-président : Honorables sénateurs, nous continuons aujourd'hui notre étude de la teneur du projet de loi C-30, Loi portant exécution de certaines dispositions de la mise à jour économique du printemps déposée au Parlement le 28 avril 2026.

Pour notre premier panel aujourd'hui, nous avons le plaisir d'accueillir, du Conseil des aéroports du Canada, M. Geoff Turner, vice-président, Relations gouvernementales.

Et, par vidéoconférence, du Centre for Future Work, M. Jim Stanford, économiste et directeur.

Bienvenue et merci d'avoir accepté notre invitation à comparaître aujourd'hui.

Nous allons maintenant entendre les déclarations liminaires de M. Turner.

Geoff Turner, vice-président, Relations gouvernementales, Conseil des aéroports du Canada : Merci, monsieur le président et honorables sénateurs, c'est un privilège de me joindre à vous aujourd'hui. Avec votre indulgence je vais faire ma présentation en anglais, ma langue maternelle.

[*Traduction*]

Je m'appelle Geoff Turner et je suis vice-président des relations gouvernementales au Conseil des aéroports du Canada, ou CAC.

Le CAC représente 100 aéroports membres, présents dans chaque province et territoire, et ils assurent la quasi-totalité du fret aérien et du trafic passager international du Canada, ainsi que 90 % des vols intérieurs. Les aéroports canadiens accueillent 150 millions de passagers par année, et la demande devrait doubler au cours des 20 prochaines années.

Nos membres génèrent 50 milliards de dollars en PIB, soutiennent 435 000 emplois d'un océan à l'autre et verseront cette année 557 millions de dollars en loyers de la Couronne au Trésor fédéral. Cela représente un total cumulatif de plus de 8,4 milliards de dollars depuis la cession des aéroports dans les années 1990.

Les aéroports du Canada fonctionnent selon un modèle de paiement par l'utilisateur, complété par les revenus commerciaux et de partenariat des aéroports. Au cours de cette même période, les voyageurs et les expéditeurs ont directement financé 30 milliards de dollars en nouvelles infrastructures aériennes. Contrairement à nos pays pairs, y compris les États-Unis, les contribuables ne subventionnent pas le secteur aérien. C'est en réalité l'inverse qui se produit.

Les aéroports existent pour desservir les marchés locaux.

L'approche actuelle, qui conjugue la propriété publique des terrains, la gouvernance par les parties prenantes et la discipline opérationnelle du secteur privé, a permis trois décennies

commercial partnerships and public-private partnerships — or PPPs — and synergies with local economic priorities.

Many airports are also strong partners to the Canadian Armed Forces, security agencies and the aerospace and defence contractor ecosystem.

On Bill C-30 and the spring economic update, the CAC orientation is constructive. We welcome the commitments to advance the modernization of Canada's air transportation system, including ground lease extensions, Crown rent reform, digitization of the traveller journey and updated airport zoning regulations to manage the increasing problem of incompatible development encroaching on essential airspace. These have been established CAC recommendations, and we appreciate the opportunity to advance them with officials this year.

Our House Finance pre-budget submission sets out two further priorities: a new small and medium airport growth and resilience program that recognizes these airports have little to no access to infrastructure or economic development strategies and a stronger federal posture on air connectivity as a central pillar for high-value trade.

Mr. Chair, I want to use the balance of my time to set out the sector's position in a short series of points on the proposed powers in section 50.2, as is our purpose this evening.

First is the principle: Canada's airports have a long record of providing information to government in support of sound policy, including through confidential channels where commercial sensitivity requires. The principle of information access is not in dispute for Canadian airports.

Second is the drafting: Officials have emphatically characterized this as a backstop, and we accept that intent, but the broad text of the legislation does not reflect it. As you know, statutes are read literally, and assurances do not constrain future use. These authorities hinge only on a minister's opinion and could extend to any aspect of the air transportation system, well beyond the ownership review for however long that may go on. Compounding this, the bill puts the form, manner and time of every request on a case-by-case basis. There is no standard procedure, no regulation-making authority and no statutory framework around how requests are made or answered.

d'investissement, un vaste réseau de partenariats commerciaux et de partenariats public-privé — ou PPP — ainsi qu'une synergie avec les priorités économiques locales.

Bon nombre d'aéroports sont également des partenaires solides des Forces armées canadiennes, des organismes de sécurité et de l'écosystème des entrepreneurs de l'aérospatiale et de la défense.

À l'égard du projet de loi C-30 et de l'énoncé économique du printemps, le CAC adopte une orientation constructive. Nous saluons les engagements visant à faire progresser la modernisation du système de transport aérien du Canada, notamment la prolongation des baux fonciers, la réforme de la formule des loyers de la Couronne, la numérisation du parcours du voyageur, et la mise à jour du Règlement de zonage aéroportuaire afin de gérer le problème croissant des aménagements incompatibles empiétant sur l'espace aérien essentiel. Ce sont là des recommandations établies du CAC, et nous nous réjouissons de l'occasion de les faire progresser avec les fonctionnaires cette année.

Notre mémoire prébudgétaire au Comité permanent des finances de la Chambre énonce deux priorités supplémentaires : un nouveau programme de croissance et de résilience pour les petits et moyens aéroports, qui reconnaît que ces aéroports ont peu ou pas accès aux stratégies d'infrastructure ou de développement économique, ainsi qu'un engagement fédéral renforcé en faveur de la connectivité aérienne comme pilier central du commerce à forte valeur.

Monsieur le président, je souhaite consacrer le reste de mon temps à exposer la position du secteur sur les pouvoirs proposés à l'article 50.2, en une courte série de points.

Premièrement, le principe. Les aéroports du Canada ont depuis longtemps l'habitude de fournir des renseignements au gouvernement à l'appui de saines politiques publiques, y compris par des voies confidentielles lorsque la sensibilité commerciale l'exige. Le principe de l'accès à l'information n'est pas en cause.

Deuxièmement, la rédaction. Les fonctionnaires ont catégoriquement présenté cette disposition comme une mesure de dernier recours, et nous acceptons cette intention, mais la portée du texte ne la reflète pas. Les lois s'interprètent selon leur lettre, et les assurances offertes ne contraignent pas l'application future. Ces pouvoirs reposent uniquement sur l'opinion ministérielle, et pourraient s'étendre à n'importe quel aspect du système de transport aérien, bien au-delà de l'examen de la propriété, et ce, pour toute la durée que pourrait prendre cet exercice. Qui plus est, le projet de loi place la forme, les modalités et le délai de chaque demande au cas par cas. Il n'y a aucune procédure type, aucun pouvoir réglementaire, et aucun cadre législatif encadrant la manière dont les demandes sont formulées ou auxquelles on répond.

Where Parliament confers broad ministerial discretion, drafting convention typically pairs that breadth with proportionate constraints. In this case, those should be a more clearly defined purpose, a proportionality requirement, protection for commercially sensitive information, a definition of “value” and a review mechanism or sunset clause following the conclusion of the broader policy agenda under way.

Third and most novel is the reach to third parties. Airport authorities already have significant information-sharing frameworks with Transport Canada and their communities, but paragraph 50.2(2)(b) extends this authority to any individual or entity “. . . whose activities, in the Minister’s opinion, may affect the value of an airport . . .” This is a category that, on its face, could be read to include any private business in the air ecosystem: airlines, ground handlers, lenders, NAV CANADA, unions, host municipalities, retailers, vendors and more.

Fourth is onward sharing. Clause 46 expressly authorizes the minister to share compelled information with Crown corporations and non-government advisers. Access to Information Act exemptions protect against the public release of commercial confidential information but do not govern what happens to information once it is inside government or with external advisers. This bill is largely silent on the protections normally expected, such as non-disclosure, conflict of interest, use restrictions and notice periods, which are standard policy, contract and legislative tools.

Fifth is the commercial impact. Airports operate in a private, highly dynamic market environment with bilateral agreements that require strong confidentiality to protect deeply sensitive proprietary data for our partners. A regime that compels disclosure of commercially sensitive material without proportionate protections can shape, over time, the commercial market on which airport investment depends.

To conclude, the CAC is not asking a committee here or in the House for amendments to vote against or delay the bill. We recognize that Bill C-30 is a confidence measure and that these provisions are consistent with the spring economic update’s direction. We are only here to request further improvement. We welcome engagement with the government on these various clauses, potentially targeted to amendments at the next reasonable legislative opportunity, which we believe could come in the near future, given the amount of activity in the transportation space.

Lorsque le Parlement confère un large pouvoir discrétionnaire ministériel, l’usage en matière de rédaction législative consiste habituellement à assortir cette latitude de contraintes proportionnées. En l’occurrence, il pourrait s’agir d’un objet plus clairement défini, d’une exigence de proportionnalité, d’une protection des renseignements commercialement sensibles, d’une définition du terme « valeur », ainsi que d’un mécanisme de révision ou d’une disposition de temporisation à la conclusion du programme stratégique plus large.

Troisièmement, et c’est l’aspect le plus inédit, la portée à l’égard de tiers. Les administrations aéroportuaires disposent déjà de cadres importants de partage de renseignements avec Transports Canada et la collectivité. Cependant, l’alinéa 50.2(2)b étend cette autorité à tout individu ou entité dont les activités, de l’avis du ministre, pourraient affecter la valeur d’un aéroport, une catégorie qui, à première vue, pourrait être interprétée comme englobant toute entreprise privée de l’écosystème aérien : les compagnies aériennes, les manutentionnaires au sol, les services d’escale, les prêteurs, NAV CANADA, les syndicats, les municipalités hôtes, les détaillants, les vendeurs et plus encore.

Quatrièmement, la communication ultérieure. L’article 46 autorise expressément le ministre à communiquer les renseignements obtenus à des sociétés d’État et à des conseillers externes au gouvernement. Les exemptions prévues par la Loi sur l’accès à l’information protègent contre la divulgation publique, mais elles ne régissent pas ce qu’il advient de l’information une fois qu’elle se trouve au sein du gouvernement ou entre les mains de conseillers externes. Le projet de loi est largement silencieux sur les protections normalement attendues, comme la nondivulgation, les conflits d’intérêts, la restriction d’usage, ou la durée des avis, qui sont des outils stratégiques et législatifs courants.

Cinquièmement, les répercussions commerciales. Les aéroports évoluent dans un environnement de marché privé et dynamique, lié par des ententes bilatérales qui exigent une forte confidentialité afin de protéger les données exclusives. Un régime qui contraint à la communication de renseignements commercialement sensibles, sans protections proportionnées, peut façonner, avec le temps, le marché commercial dont dépendent les investissements aéroportuaires.

Pour conclure, le CAC ne demande pas au Comité d’amender le projet de loi aujourd’hui, ni au Sénat de voter contre ou d’en retarder l’adoption. Nous reconnaissons que le projet de loi C-30 est une question de confiance et que ces dispositions sont conformes à l’orientation de l’énoncé du printemps. Nous sommes ici pour demander des améliorations supplémentaires. Nous accueillerons favorablement un dialogue sur les ajustements à apporter à ces diverses dispositions, en vue d’amendements à la prochaine occasion législative raisonnable, ce qui, à notre avis, pourrait survenir dans un avenir proche, compte tenu de la forte activité dans le secteur des transports.

Thank you.

The Deputy Chair: Thank you.

Jim Stanford, Economist and Director, Centre for Future Work: Good evening, senators. Thank you for the opportunity to meet and share my views on Canada's economic and fiscal situation as you discuss issues related to this bill.

There are, of course, a wide range of macroeconomic fiscal trade policy issues and challenges that set the context for the federal budget and some of the changes arising from the spring update. Today, I will offer some short comments on three of those broader topics, but I'm willing to consider any other economic or labour market issues that you are interested in during questions.

First is trade diversification. Donald Trump's tariff policies and other trade measures have posed a historic threat to Canada's export industries. Most vulnerable are the higher-tech value-added industries that have been targeted by his section 232 sectoral tariffs, including auto, steel, aluminum, forestry and several others that could be affected in the future. Therefore, diversifying our exports away from the United States to other markets is a logical response to this challenge, and the federal government has pursued several opportunities in this regard. We're seeing a decline in the share of our exports going to the U.S.

However, at the same time, there is another risk of overspecialization in our trade patterns that we need to consider: Canada's dependence on exports of unprocessed or barely processed resource products, or staples, as they are often known in Canadian economic literature. That dependence on staple exports has been growing.

Basic resources accounted for half of Canada's merchandise exports last year, up from one fifth at the turn of the century. So, we are reverting to the role of a resource supplier in world trade. We are a "hewer of wood and a drawer of water," as the classic phrase says, and that will not protect our sovereignty, even if we shift the end destinations for those staple products. We must preserve the capability to produce the full range of goods and services, including higher-tech value-added products, and that goal should be front and centre in the trade and industrial policies the government is pursuing.

Second is sovereign wealth. Concurrent with the spring economic update, the Prime Minister announced his government's intention to create a new sovereign wealth fund

Merci.

Le vice-président : Merci.

Jim Stanford, économiste et directeur, Centre for Future Work : Bonsoir, honorables sénateurs. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous rencontrer et de vous faire part de mon point de vue sur la situation économique et financière du Canada alors que vous discutez des questions liées à ce projet de loi.

Il y a, bien sûr, un large éventail de questions et de défis liés à la politique macroéconomique et commerciale qui définissent le contexte du budget fédéral et de certains des changements découlant de la mise à jour du printemps. Aujourd'hui, je formulerai quelques brefs commentaires sur trois de ces grands thèmes, mais je suis disposé à aborder tout autre enjeu économique ou lié au marché du travail qui vous intéressera lors de questions.

Tout d'abord, la diversification du commerce. Les politiques tarifaires de Donald Trump et d'autres mesures commerciales ont constitué une menace sans précédent pour les secteurs d'exportation du Canada. Les plus vulnérables sont les secteurs de haute technologie à valeur ajoutée qui ont été ciblés par les droits de douane sectoriels prévus à l'article 232, dont les secteurs de l'automobile, de l'acier, de l'aluminium, de la foresterie et plusieurs autres qui pourraient être touchés à l'avenir. Par conséquent, la diversification des exportations vers d'autres marchés que les États-Unis constitue une réponse logique à ce défi, et le gouvernement fédéral a exploré plusieurs possibilités à cet égard. On constate une diminution de la part des exportations vers les États-Unis.

Cependant, il existe parallèlement un autre risque de surspécialisation dans les structures commerciales dont il faut tenir compte : la dépendance du Canada à l'égard des exportations de produits de ressources non transformés ou à peine transformés, ou de produits de base, comme on les appelle souvent dans la littérature économique canadienne. Cette dépendance s'est accrue.

Les produits de base représentaient la moitié des exportations de marchandises du Canada l'an dernier, alors qu'elles en représentaient un cinquième au début du siècle. On reprend donc le rôle de fournisseur de ressources dans le commerce mondial. On est des « scieurs de bois et des porteurs d'eau », comme le dit l'expression classique, et cela ne sert pas à protéger notre souveraineté, même si l'on modifie les destinations finales de ces produits. Il faut préserver la capacité de produire toute la gamme des biens et services, y compris des produits de haute technologie à valeur ajoutée, et cet objectif devrait être au cœur des politiques commerciales et industrielles du gouvernement.

Deuxièmement, le fonds souverain. Parallèlement à la mise à jour économique du printemps, le premier ministre a annoncé l'intention du gouvernement de créer un nouveau fonds

that would invest in various projects with the intent of stimulating new economic activity and strengthening Canada's economic structure. This is an interesting proposal, with both opportunities and risks. There are several examples of sovereign wealth funds from around the world. Most have a mandate to wield public capital in the interest of diversification or qualitative development. In my view, it will be important to correctly specify the mandate and governance structure of a new sovereign wealth fund in Canada. In my judgment, the goal should be to foster investment and growth in strategic value-added industries that add to the breadth of capabilities in our economy and is complementary to a previous issue I raised, which was the need to diversify the composition of Canada's exports.

I am worried that Mr. Carney's reference to "asset recycling" in his initial discussion of this idea — through which the government would potentially sell off existing public assets, notably including airports and ports, in order to fund investments or subsidies for other projects. In my view, that would be a dangerous model that risks undermining the public interest in continued ownership of those assets. The goal here is not to recycle public wealth but accumulate it over time and wield that wealth in strategic ways to foster a stronger and more diverse economy.

Third and finally in these initial remarks is the latest oil price shock. Our economic environment was already uncertain, of course, and then, with Donald Trump's attacks on Iran, the closure of the Strait of Hormuz and another shock in oil prices, the uncertainty is intense, which will have negative effects on Canada.

Our centre recently published research estimating the impact of this shock on consumer costs and future inflation in Canada, informed by the documented experience of the 2022 oil price shock. We considered three broad scenarios: one where the Strait of Hormuz immediately reopens, one where it is closed for another three months and one where it is closed for another six months. Even in the best-case scenario of an immediate reopening, Canadian consumers would pay an additional \$50 billion in direct and indirect costs over a 12-month period, and the inflation rate would rise to over 4%. If the strait remains closed for longer, then that will lead to higher interest rates.

Among measures to adapt to this shock, I would support redistributing some of the record revenues that will flow to the petroleum industry this year as a result of the price shock. An excess profit tax, modelled on the one that was implemented in Canada during the pandemic on banks and insurance companies, could recapture some of that revenue windfall and offset the fiscal cost of the temporary elimination of the federal excise tax on gasoline and diesel, which you are considering in this bill.

souverain qui investirait dans divers projets dans le but de stimuler une nouvelle activité économique et de renforcer la structure économique du Canada. C'est une proposition intéressante, qui comporte à la fois des possibilités et des risques. Il existe plusieurs exemples de fonds souverains dans le monde. La plupart ont le mandat de gérer les capitaux publics à des fins de diversification ou de développement qualitatif. À mon avis, il sera important de bien préciser le mandat et la structure de gouvernance d'un fonds souverain au Canada. Selon moi, l'objectif devrait être de favoriser l'investissement et la croissance dans les secteurs stratégiques à valeur ajoutée qui élargissent l'éventail des capacités de notre économie et qui jouent un rôle complémentaire pour l'atteinte de l'objectif que j'ai mentionné précédemment, à savoir la nécessité de diversifier les exportations du Canada.

Je m'inquiète de la référence faite par M. Carney au « recyclage des actifs » dans sa présentation initiale de cette initiative, selon laquelle le gouvernement pourrait vendre des biens publics existants, notamment des aéroports et des ports, afin de financer des investissements ou de subventionner d'autres projets. À mon avis, ce serait un modèle dangereux qui risquerait de compromettre l'intérêt public de rester propriétaire de ces actifs. L'objectif ici n'est pas de recycler la richesse publique, mais de l'accumuler au fil du temps et de l'utiliser de manière stratégique pour favoriser une économie plus forte et plus diversifiée.

Le troisième et dernier point de ma déclaration préliminaire concerne la plus récente flambée des prix du pétrole. Le contexte économique était déjà incertain, bien sûr, mais avec les attaques de Donald Trump contre l'Iran, la fermeture du détroit d'Ormuz et un nouveau choc pétrolier, l'incertitude est désormais profonde, ce qui aura des répercussions négatives sur le Canada.

Notre centre a récemment publié une étude sur l'incidence de ce choc sur les coûts à la consommation et l'inflation future au Canada, en s'appuyant sur l'expérience documentée du choc pétrolier de 2022. Nous avons examiné trois grands scénarios : un où le détroit d'Ormuz rouvre immédiatement, un où il est fermé pendant encore trois mois et un autre où il est fermé pendant encore six mois. Même dans le meilleur des cas d'une réouverture immédiate, les consommateurs canadiens paieraient 50 milliards de dollars supplémentaires en coûts directs et indirects sur une période de 12 mois, et le taux d'inflation passerait à plus de 4 %. Si le détroit reste fermé plus longtemps, cela entraînera une hausse des taux d'intérêt.

Parmi les mesures visant à s'adapter à ce choc, je serais favorable à la redistribution d'une partie des revenus records qui seront versés à l'industrie pétrolière cette année en raison de la flambée des prix. Un impôt sur les bénéfices exceptionnels, inspirée de celui mis en œuvre au Canada pendant la pandémie pour les banques et les compagnies d'assurance, permettrait de récupérer une partie de cette manne et de compenser le coût budgétaire de l'élimination temporaire de la taxe d'accise

Thank you again for your attention. I am glad to discuss these three and any other issues in the economic or labour market milieu in the discussion.

The Deputy Chair: Thank you, Dr. Stanford.

We will now proceed to the questions.

[Translation]

I would like to inform senators that we have a maximum of four minutes. For the first round, please ask your question, and I would ask the witnesses to respond concisely, if possible.

[English]

Senator Cardozo: My questions will be to Mr. Stanford, and, if we have time, Mr. Turner as well.

I would like to pick up on a few things you mentioned. Actually, you mentioned so many things that I'm not sure which few I will pick, but here we go.

In terms of not exporting raw materials and producing more in Canada, can you give us some specific examples — essentially low-hanging fruit? Where should we start? Which sectors, which industries, should we start with? Also, can you say more in terms of the sale of ports? I understand that for airports, we already have private sector ownership. Is that right?

Mr. Stanford: I don't believe so. Mr. Turner could answer that. I think it is a kind of non-profit, public ownership, arm's-length structure through the Airports Council.

Mr. Turner: It's a non-share capital corporation with a local governance board.

Senator Cardozo: So would something like that, something like the way we have airports, the ownership structure there, be workable for ports and for other airports that don't have that? If you could, please speak a bit more about those two issues.

Mr. Stanford: Thank you, senator. In terms of how we defend and expand value-added or higher-tech production in Canada, the obvious places to start are the ones we have today. This is where, of course, the necessity of making ambitious efforts to protect the auto, steel and aluminum sectors against the slow decline that will occur if the U.S. sectoral tariffs remain in place, and we don't have a very ambitious industrial strategy to support those industries.

fédérale sur l'essence et le diésel, que vous examinez dans ce projet de loi.

Je vous remercie encore une fois de votre attention. Je me ferai un plaisir de discuter de ces trois questions et de toute autre question liée à l'économie ou au marché du travail.

Le vice-président : Merci, monsieur Stanford.

Nous allons maintenant passer aux questions.

[Français]

J'aimerais souligner aux sénateurs que nous avons quatre minutes maximum. Pour la première ronde, je vous demande de poser votre question et je demande aux témoins de répondre, si possible, de façon succincte.

[Traduction]

Le sénateur Cardozo : Mes questions s'adresseront à M. Stanford et, si nous avons le temps, à M. Turner également.

J'aimerais revenir sur quelques éléments que vous avez mentionnés. En fait, vous avez mentionné tellement de choses que je ne sais pas lesquelles je vais choisir, mais allons-y.

Pour ce qui est de ne pas exporter de matières premières et de produire davantage au Canada, pouvez-vous nous donner des exemples précis — essentiellement des solutions à portée de main? Par où devrions-nous commencer? Par quels secteurs, quelles industries? De plus, pouvez-vous nous en dire plus sur la vente des ports? Je comprends que, déjà, les aéroports sont propriétés du secteur privé. N'est-ce pas?

M. Stanford : Je ne crois pas. M. Turner pourrait répondre à cette question. Je pense qu'il s'agit d'une sorte de structure sans but lucratif, de propriété publique et indépendante par l'entremise du Conseil des aéroports.

M. Turner : Il s'agit d'une société sans capital-actions dotée d'un conseil de gouvernance locale.

Le sénateur Cardozo : Est-ce qu'un système de ce genre, similaire à celui en vigueur pour les aéroports, pour la structure de propriété, serait envisageable pour les ports et pour d'autres aéroports qui ne fonctionnent pas ainsi? Si vous le pouvez, pourriez-vous nous en dire un peu plus sur ces deux points ?

M. Stanford : Merci, sénateur. Pour ce qui est de la façon de défendre et développer la production à valeur ajoutée ou la production de haute technologie au Canada, les points de départ évidents sont les produits que l'on a déjà. C'est pour cela, bien sûr, qu'il est nécessaire de déployer des efforts ambitieux pour protéger les secteurs de l'automobile, de l'acier et de l'aluminium contre le lent déclin qui surviendra si les tarifs sectoriels américains restent en place, si l'on ne dispose pas de stratégie industrielle très audacieuse pour soutenir ces secteurs.

The same would go for the other industries that are next in line for Mr. Trump's sectoral tariffs. He has launched investigations on aerospace, industrial machinery, semiconductors and pharmaceuticals. It is almost a who's who list of Canada's industrial success stories, so he clearly has a deliberate strategy to try to punish any of those higher-value industries and push companies to shift production to the United States.

So it is about supporting them and finding new ways to do so, and Canada's Defence Industrial Strategy that the government is looking at is a good example. We would need similarly powerful and well-funded measures in the auto sector to support that industry.

Then, of course, there is a whole set of new industries that are emerging around technology, semiconductors, AI and high-tech services.

Canada has some strengths already. Preserving our successes and then expanding those would be the way forward.

On the ownership of ports, I don't think there would be any gain to shifting the ownership of ports from direct public ownership to the kind of arm's length but still non-profit model because the airports were not sold off when they shifted to that new governance model. I don't see the point of doing that unless there was a genuine improvement in governance as a result of that structural change.

What I am mostly concerned about, either with airports or ports, is selling them outright to private investors, which would sacrifice the public's interest in the operation of those assets.

Senator Cardozo: When you're calling for a more ambitious industrial strategy, are you just calling for more government spending or what?

Mr. Stanford: No. The industrial strategy would use a whole toolbox of different measures, some of which have spending implications around direct production or investment subsidies or support for R&D, but most of which can use other levers. Public procurement, for example, is one reason why the defence industrial strategy has so much potential. We have seen success through the Canadian Shipbuilding Strategy that the federal government has had in place for 10 years. They are going to buy the ships, but what they have done is attach those purchases to Canadian content measures, and a similar approach could help on the defence side.

On the auto side, it is trickier because consumers are private rather than the government. Government procurement can play an incremental role but will need other measures, such as tariff remission measures and other measures to try and compel global

Il en va de même pour les autres secteurs qui seront les prochains à être visés par les droits de douane de M. Trump. Il a ouvert des enquêtes sur l'aérospatiale, la machinerie industrielle, les semi-conducteurs et les produits pharmaceutiques. Il s'agit là presque de la liste de tous les fleurons canadiens, alors il a manifestement comme stratégie délibérée d'essayer de punir n'importe lequel de ces secteurs à valeur élevée et de pousser les entreprises à transférer leur production aux États-Unis.

Il faut donc les soutenir, et trouver de nouvelles façons de le faire. La Stratégie industrielle de défense du Canada que le gouvernement examine est un bon exemple. Il faudrait des mesures tout aussi puissantes et bien financées pour soutenir le secteur de l'automobile.

Et puis, bien sûr, il y a tout un ensemble de nouveaux secteurs qui émergent dans les domaines de la technologie, des semi-conducteurs, de l'intelligence artificielle et des services de haute technologie.

Le Canada possède déjà certaines forces. La voie à suivre serait de protéger nos réussites et de les développer davantage.

En ce qui concerne la propriété des ports, je ne pense pas que l'on gagnerait à passer d'un régime de propriété publique directe à un modèle de gestion indépendante, mais toujours sans but lucratif, parce que les aéroports n'ont pas été vendus lorsqu'ils sont passés à ce nouveau modèle de gouvernance. Je ne vois pas l'intérêt de faire cela, à moins que ce changement structurel n'entraîne une réelle amélioration de la gouvernance.

Ce qui me préoccupe le plus, que ce soit avec les aéroports ou les ports, c'est de carrément les vendre à des investisseurs privés, ce qui sacrifierait l'intérêt public dans l'exploitation de ces infrastructures.

Le sénateur Cardozo : Lorsque vous réclamez une stratégie industrielle plus ambitieuse, demandez-vous simplement une augmentation des dépenses publiques, ou quoi?

M. Stanford : Non. Cette stratégie industrielle s'appuierait sur toute une panoplie de mesures, dont certaines auraient des implications budgétaires liées à la production directe, aux subventions à l'investissement ou au soutien à la recherche et au développement, mais la plupart pourraient recourir à d'autres leviers. Les marchés publics, par exemple, constituent l'une des raisons pour lesquelles la stratégie industrielle de défense recèle un tel potentiel. On a constaté le succès de la Stratégie canadienne de construction navale que le gouvernement fédéral a mise en place il y a 10 ans. Il va acheter les navires, mais ce qu'il a fait, c'est lier ces achats à des mesures de contenu canadien, et une approche semblable pourrait s'avérer utile en défense.

Du côté de l'automobile, c'est plus délicat, car ce sont les consommateurs qui sont concernés, et non le gouvernement. Les marchés publics peuvent jouer un rôle supplémentaire, mais il faudra d'autres mesures, comme des remises de droits de douane

automakers to maintain a production footprint in Canada if they want to sell vehicles in Canada. That's the sort of measure. It's very hands on but not necessarily involving government expenditure that would be required to support the industry in the face of Donald Trump.

Senator Ross: Mr. Turner, I was interested in the part of your remarks where you addressed paragraph 50.2(2)(b). You talked about how organizations that are perhaps tenants of airports might be required to provide their financial information to Transport Canada, the government and what have you. I am also interested in the fact that the airport authorities currently already provide financials and all of that information to government.

What is the airport authority's position on this? Has there been consultation with the government on providing these types of levels of their clients' or tenants' documentation to the government?

Mr. Turner: Thank you, senator, for the question. I would be happy to respond.

First, the measure announced in the spring economic update, this component of legislation, was not consulted on. There was no notification in advance. It was something that was announced in the spring economic update fresh to the sector, and so we are reacting to it in real time, and we are still beginning to understand the true reach of it.

We have not received any detailed indication or information from the government as to their intentions for its use. I think the spring economic update and the purpose of the tool is quite clear to support the current asset and ownership review process and ensure the government has access to the information. As I said in my remarks, we agree with the intent to ensure the government has the ability to get the information it needs to support that policy process, in particular, obviously, from parties who are involved in that process, whether that is public or private airport operators or others.

In the scenario where you look at the legislative text, as I indicated, where the operative statements of this are the minister's opinion and what "value" means, there is some concern on our part. Looking into a tool that could be on the books in perpetuity for any future minister to use for a purpose consistent with transportation policy is the only other limitation there. That, absolutely, we think could reach into, or be an argument to reach into, anybody who has any kind of commercial or fiduciary relationship with an airport. That could

et d'autres dispositions pour tenter d'obliger les constructeurs automobiles mondiaux à maintenir une empreinte de production au Canada s'ils souhaitent y vendre des véhicules. Voilà le genre de mesure nécessaire. Il s'agit d'une approche très concrète, mais qui n'implique pas nécessairement des dépenses publiques pour soutenir le secteur face à Donald Trump.

La sénatrice Ross : Monsieur Turner, j'ai été interpellée par la partie de votre intervention où vous avez évoqué l'alinéa 50.2(2)b). Vous avez expliqué que les organisations qui sont, par exemple, locataires d'aéroports pourraient être tenues de communiquer leurs informations financières à Transports Canada, au gouvernement, et ainsi de suite. Je suis également intéressée par le fait qu'à l'heure actuelle, les administrations aéroportuaires fournissent déjà leurs états financiers et toutes ces informations au gouvernement.

Quelle est la position des administrations aéroportuaires à ce sujet? Ont-elles été consultées par le gouvernement au sujet de la perspective d'avoir à lui communiquer ce type de documents concernant leurs clients ou leurs locataires?

M. Turner : Monsieur le sénateur, je vous remercie de votre question. C'est avec plaisir que j'y répondrai.

Tout d'abord, cette mesure, qui a été annoncée dans la mise à jour économique du printemps et qui fait partie du projet de loi, n'a fait l'objet d'aucune consultation. Il n'y a eu aucun avis préalable à cet égard. Elle a été annoncée dans la mise à jour économique du printemps, ce qui a pris le secteur au dépourvu; nous y réagissons donc en temps réel, et nous commençons tout juste à en saisir la véritable portée.

Le gouvernement ne nous a envoyé aucune indication ni information détaillée quant à ses intentions concernant l'utilisation de ces renseignements, mais je crois que la mise à jour économique du printemps et l'objectif de cet outil sont tout à fait clairs : il s'agit de soutenir le processus actuel d'examen des actifs et de leur propriété, ainsi que de garantir que le gouvernement a accès à ces informations. Comme je l'ai indiqué dans mes observations, nous approuvons l'intention de faire en sorte que le gouvernement ait la possibilité d'obtenir les renseignements dont il a besoin pour soutenir ce processus stratégique, en particulier, bien évidemment, auprès des parties impliquées dans ce processus, qu'il s'agisse d'exploitants d'aéroports publics ou privés ou d'autres acteurs.

Comme je l'ai indiqué, si l'on examine le texte législatif, dont les dispositions déterminantes sont l'avis du ministre et la définition du terme « valeur », cela nous cause quelques inquiétudes. La seule autre limite réside dans le fait qu'il s'agit d'un outil qui pourrait rester en vigueur indéfiniment et que tout futur ministre pourrait utiliser à des fins conformes aux politiques sur les transports. Nous estimons que l'outil pourrait viser, ou servir d'argument pour viser, toute personne ayant une relation commerciale ou fiduciaire avec un aéroport. Cela

go to the level of tenants, business partners, suppliers, airlines, NAV CANADA and others, as I said in my opening remarks.

That is where we see the possible scope expansion beyond, perhaps, the exercise that is under way right now. We're not saying that that is the intent of the government. We're just saying that the legislation seems to allow for that if you read it on its face.

Senator Ross: You mentioned the spring economic update. In that, they talk about alternative models of ownership, and they also mention updating the framework for airport rents. Can you tell me what you think that means?

Mr. Turner: Absolutely. What we saw in both the budget last fall and the spring economic update a little over a month ago is a package of reforms that the government wants to advance. One of those tied in more broadly to the government's agenda and fiscal capacity is the ownership review, and the minister and Prime Minister have spoken clearly on that.

The remainder of that package is a number of items that have been on the table for some time. These are mature policy issues that the CSE has been representing for some time. To take a quick moment to answer Senator Cardozo's inquiry as well, airports, for the record, are structured as non-share capital corporations. This means they have a corporate structure and operate as a private sector business. They have a profit motive. They do not have a shareholder to distribute those profits to. On top of that layer, the leases and the federal government structure require them to have a public interest mandate that serves the needs of the traveller, the good practices of the industry and local needs.

On top of that, you have the governance structure, which is the board of directors appointed by the federal government, provincial government and local government and also includes sector expertise, labour expertise and — importantly, for the current context we're in — chambers of commerce or other business associations. Those are the folks who can bring in that local economic priority dimension as well. That is the structure that we work within today.

I want to go back because one of the things this moment allows us to do is remind people that airports and air systems are net fiscal contributors to Canada. The current discourse positions

pourrait s'étendre aux locataires, aux partenaires commerciaux, aux fournisseurs, aux compagnies aériennes, à NAV CANADA et à d'autres intervenants, comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire.

C'est en ce sens que nous voyons une possibilité d'élargissement de la portée de ces dispositions au-delà, peut-être, de l'exercice actuellement en cours. Nous ne soutenons pas que telle est l'intention du gouvernement. Nous indiquons simplement que la loi semble le permettre si l'on s'en tient à sa lettre.

La sénatrice Ross : Vous avez évoqué la mise à jour économique du printemps. Ce document fait état d'autres modèles de propriété, ainsi que d'une révision du cadre régissant les loyers aéroportuaires. Pouvez-vous m'expliquer ce que cela signifie selon vous?

M. Turner : Certainement. Ce que nous avons pu constater tant dans le budget de l'automne dernier que dans la mise à jour économique du printemps, il y a un peu plus d'un mois, c'est un ensemble de réformes que le gouvernement souhaite mettre en œuvre. L'une d'entre elles, qui s'inscrit plus largement dans le programme du gouvernement et tient compte de ses capacités budgétaires, concerne l'examen de la propriété, et le ministre ainsi que le premier ministre se sont clairement exprimés à ce sujet.

Le reste de ce programme englobe un certain nombre de mesures qui sont en cours de négociation depuis un certain temps déjà. Il s'agit de questions politiques bien établies que le CAC défend depuis longtemps. Pour répondre brièvement à la question que le sénateur Cardozo a aussi posée, je tiens à préciser que les aéroports sont constitués en sociétés sans capital-actions. Cela signifie qu'ils sont structurés comme une société et qu'ils exercent leurs activités comme une entreprise du secteur privé. Ils ont un but lucratif, mais ils n'ont pas d'actionnaires à qui distribuer les bénéfices réalisés. De plus, les baux et la structure du gouvernement fédéral leur imposent un mandat d'intérêt public qui doit répondre aux besoins des voyageurs, aux pratiques exemplaires du secteur et aux besoins locaux.

À cela s'ajoute la structure de gouvernance, à savoir un conseil d'administration nommé par le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et les collectivités locales, qui comprend également des experts sectoriels, des experts en matière de travail et — ce qui est particulièrement important dans le contexte actuel — des représentants des chambres de commerce ou d'autres associations commerciales. Ce sont ces personnes qui peuvent aussi apporter cette dimension liée aux priorités économiques locales. C'est dans ce cadre que nous travaillons aujourd'hui.

Je tiens à revenir sur cette question, car l'une des choses que cette situation nous permet de faire, c'est de rappeler aux gens que les aéroports et les réseaux aériens sont des contributeurs

them as a cost. It's important that we make the point that they are net fiscal contributors, and rent is the primary function of that, besides the general tax base.

[Translation]

Senator Hébert: My question is for Professor Stanford. You have touched on some very important issues that stem from Bill C-30 and the investments that the government is preparing to make. You talked about the importance of diversifying our exports, infrastructure megaprojects and upcoming investments in that area. We're also talking about an industrial strategy that will be redeployed to certain sectors. I would like to ask you my question because your organization specializes in labour issues. Does Canada have what it needs in terms of labour to meet all these challenges and be able to deliver the goods?

[English]

Mr. Stanford: Thank you, senator. I believe we have the labour for it. In fact, right now, we have surplus labour that could be absorbed through an ambitious expansion of supports for these high-value industries.

Certainly, in specialized skills, we need to pay attention to the labour supply challenge and make sure that we're graduating a steady pipeline of people through vocational education, colleges and apprenticeships to fulfill some of the specialized roles in industries, but Canada's unemployment rate is 6.9%. That doesn't tell the full story. There are other pools of unutilized or underutilized labour. The unemployment challenge is especially acute for young people, of course. Senator Cardozo has done some great work on that topic.

The key challenge is not that we don't have the people. We absolutely have the people, and those people are aching for opportunities. The bigger challenge is ensuring that the economic and financial viability of these value-added industries in Canada is supported through the right combination of trade policy, fiscal policy, research and innovation policy and others.

[Translation]

Senator Hébert: It's interesting, because that isn't at all what we're hearing from the business community. Businesses are indicating that a number of regions are facing very significant labour shortages. I understand that the unemployment rate you

fiscaux nets pour le Canada. Le discours actuel les présente comme un poste de dépenses. Il est important de souligner qu'ils sont des contributeurs nets à la fiscalité du Canada, et que les loyers constituent la principale source de ces recettes, en plus de l'assiette fiscale générale.

[Français]

La sénatrice Hébert : Ma question s'adresse au professeur Stanford. Vous avez abordé des questions très importantes qui découlent du projet de loi C-30 et des investissements que le gouvernement s'apprête à faire. Vous avez parlé de l'importance de la diversification de nos exportations, des mégaprojets d'infrastructure et des investissements qui s'en viennent dans ce domaine-là. On parle aussi d'une stratégie industrielle qui va se redéployer vers certains secteurs. J'aimerais vous poser ma question parce que votre organisation est spécialisée dans les questions de main-d'œuvre. Est-ce que le Canada a ce qu'il faut en matière de main-d'œuvre pour faire face à tous ces défis et être capable de livrer la marchandise?

[Traduction]

M. Stanford : Je vous remercie de votre question, madame la sénatrice. Je pense que nous disposons de la main-d'œuvre nécessaire. En fait, à l'heure actuelle, nous avons un excédent de main-d'œuvre qui pourrait être absorbé grâce à un renforcement ambitieux des mesures de soutien en faveur de ces industries à forte valeur ajoutée.

Certes, en ce qui concerne les compétences spécialisées, nous devons prêter attention au défi que représente la disponibilité de la main-d'œuvre et veiller à ce que la formation professionnelle, les collèges et les programmes d'apprentissage produisent un flux constant de diplômés capables de pourvoir certains postes spécialisés dans les industries, mais le taux de chômage au Canada s'élève à 6,9 %. Ce chiffre ne reflète pas toute la réalité, car il existe d'autres bassins de main-d'œuvre inutilisés ou sous-utilisés. Le problème du chômage est bien sûr particulièrement aigu chez les jeunes. Le sénateur Cardozo a réalisé un excellent travail à ce sujet.

La principale difficulté ne réside pas dans le manque de main-d'œuvre. Nous disposons bel et bien de la main-d'œuvre nécessaire, et ces personnes sont avides de perspectives d'emploi. Le défi le plus important consiste à garantir que la viabilité économique et financière de ces industries à valeur ajoutée au Canada est soutenue par une combinaison adéquate de politiques liées au commerce, à la fiscalité, à la recherche et à l'innovation, entre autres choses.

[Français]

La sénatrice Hébert : C'est intéressant, parce que ce n'est pas du tout le son de cloche qu'on entend du milieu des affaires. Les entreprises indiquent qu'il y a plusieurs régions en proie à des pénuries de main-d'œuvre très importantes. Je comprends

described is an overall rate. That's quite an interesting perspective, because it differs considerably from what we're hearing.

I would like to hear your opinion on the industrial strategy. You said it's important to save the auto industry. Some experts have said that it may not be the optimal strategy, and I understand that it's difficult, politically speaking, given that industries like that are somewhat on life support in the current circumstances and could find themselves in more and more difficulty. Some are wondering whether it would be better to try to requalify workers who lose their jobs so that they can find work in other sectors. In other words, would it be better to redirect workers from industries that are at risk of weakening toward industries that offer more of a future? I would like to hear your thoughts on that.

[English]

Mr. Stanford: Automotive production is very important, and not just for the jobs in the auto facilities themselves. It's even more important for the supply chain that is anchored by the presence of auto assembly operations. For every direct job in an auto facility, there are another five or six jobs in the supply chain and other downstream industries that depend on the presence of that industry.

Automotive production has been a target of active industrial policy for countries around the world for that very reason, because the loss of employment, innovation and productivity if the industry disappears is considered too serious.

In that regard, I think Canada has to continue to support the auto industry and find a policy framework that will allow it to survive, depending on, obviously, where Mr. Trump goes. The punishing tariffs — including a 25% tariff on vehicle exports to the United States — are obviously blowing up the business case for Canadian production, but I don't think that we should abandon that industry. It would be naive to think that we could just somehow move all the people and the entire supply chain over to an alternative industry if we did that.

[Translation]

Senator Galvez: My question is also for Mr. Stanford.

que le taux de chômage que vous avez décrit est un taux global. C'est quand même intéressant comme perspective, parce que cela diffère considérablement de ce qu'on entend.

Je voudrais entendre votre avis au sujet de la stratégie industrielle. Vous avez dit qu'il faut sauver l'industrie automobile. Certains experts ont affirmé que ce n'était peut-être pas la stratégie la plus optimale, et je comprends que, politiquement parlant, c'est difficile, si l'on considère que des industries comme ça sont un peu sur le respirateur artificiel dans les circonstances actuelles et qu'elles risquent d'être de plus en plus en difficulté. Certains se demandent si on ne devrait pas plutôt essayer de requalifier les travailleurs qui perdent leur emploi pour qu'ils puissent aller travailler dans d'autres secteurs. Autrement dit, de réorienter les travailleurs des industries qui risquent de s'affaiblir et vers les industries dans lesquelles on a davantage d'avenir? J'aimerais entendre votre point de vue là-dessus.

[Traduction]

M. Stanford : La production automobile revêt une grande importance, et pas seulement en raison des emplois créés dans les usines d'automobiles elles-mêmes. Elle est encore plus cruciale du point de vue de la chaîne d'approvisionnement, qui repose sur la présence d'usines de montage d'automobiles. Pour chaque emploi direct offert dans une usine d'automobiles, on compte cinq ou six autres emplois dans la chaîne d'approvisionnement et dans d'autres secteurs en aval qui dépendent de cette industrie.

La production automobile fait l'objet d'une politique industrielle active de la part des pays du monde entier, précisément parce que les pertes en matière d'emploi, d'innovation et de productivité qui résulteraient de la disparition de ce secteur sont jugées trop graves.

À cet égard, j'estime que le Canada doit continuer de soutenir l'industrie automobile et trouver un cadre stratégique qui permettra à cette industrie de survivre, en fonction, bien sûr, de la direction que prendra M. Trump. Les droits de douane punitifs — dont un droit de 25 % sur les exportations de véhicules vers les États-Unis — compromettent manifestement la viabilité économique de la production canadienne, mais je ne crois pas que nous devions abandonner cette industrie. Il serait naïf de croire que nous serions en mesure de simplement transférer tout le personnel et l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement vers une autre industrie si nous prenions cette décision.

[Français]

La sénatrice Galvez : Ma question s'adresse aussi au docteur Stanford.

[English]

I couldn't agree with you more that Canada must move away from a pure extractive industry to a high-value chain industry with an emphasis on clean energy and technology and high-tech sectors.

I'm also worried about what you said regarding the fiscal strategy increasingly moving toward monetized public assets and infrastructure to increase revenue because we are borrowing, and we need money to hold the projects that we want to conduct.

Can you please tell us what the impacts are of quickly selling these public assets and infrastructure — such as ports, highways and airports — on connectivity, on Canada's trade competitiveness and on the credit ratings for municipalities, provinces or at the level of the federal government?

Mr. Stanford: Thank you, senator.

Well, there's obviously been a long-standing debate in Canada and around the world in recent decades about the merits of privatizing public assets. There is a conventional economic mantra, if you like, that the private sector does it best. However, there are plenty of examples to show that cannot be assumed at all, and airports are a good one.

There are other countries in the world with private airports where they are more expensive, they are underinvested and they are less reliable than in Canada. We have a great system of airports in Canada, and they're operating in a unique governance model but with a public interest mandate.

If the airports are sold off so they can be monetized to offset some of the investments the federal government is making elsewhere, then you're exposing the travelling public and the businesses that depend on them to the vagaries of for-profit decisions that the private owners of the airports would make.

The same goes for other public assets. For example, the water systems that have been privatized in many countries around the world have been a disaster. It has been a disaster for health, but it has also been a financial disaster, because water systems end up being managed in a way to pay dividends to private owners rather than make investments that are effective and oriented around the public purpose of the water system, which is to supply an essential service to the public.

[Traduction]

Je suis tout à fait d'accord avec vous : le Canada doit passer d'une industrie purement extractive à une industrie à forte valeur ajoutée, en mettant l'accent sur les énergies propres, sur les technologies et sur les secteurs de pointe.

Je suis également préoccupée par ce que vous avez dit à propos de la stratégie budgétaire, qui s'oriente de plus en plus vers la monétisation des infrastructures et des biens publics afin d'accroître les recettes, car nous empruntons des fonds et nous avons besoin d'argent pour financer les projets que nous souhaitons mener à bien.

Pourriez-vous nous expliquer les répercussions qu'une vente précipitée de ces infrastructures et biens publics — tels que les ports, les autoroutes et les aéroports — peut avoir sur la connectivité, sur la compétitivité commerciale du Canada et sur les cotes de crédit des municipalités, des provinces ou du gouvernement fédéral?

M. Stanford : Je vous remercie de votre question, madame la sénatrice.

Il est vrai que, depuis plusieurs dizaines d'années, un débat agite le Canada et le reste du monde quant aux avantages de la privatisation des biens publics. Il existe en effet un mantra économique bien établi, si l'on peut dire, selon lequel le secteur privé est le plus à même de gérer ces biens. Cependant, de nombreux exemples démontrent qu'on ne peut pas présumer que ce sera le cas, et les aéroports en sont un bon exemple.

Il y a d'autres pays dans le monde où les aéroports privés sont plus coûteux que les aéroports publics, souffrent d'un manque d'investissements et sont moins fiables que les aéroports canadiens. Au Canada, nous disposons d'un excellent réseau aéroportuaire qui exerce ses activités selon un modèle de gouvernance unique en son genre, mais qui est aussi doté d'une mission d'intérêt public.

Si les aéroports sont vendus dans le but d'être monétisés pour compenser une partie des investissements que le gouvernement fédéral réalise ailleurs, cela aura pour effet d'exposer les voyageurs et les entreprises qui en dépendent aux aléas de décisions motivées par le profit que prendront les propriétaires privés de ces aéroports.

Il en va de même pour les autres biens publics. Par exemple, la privatisation des réseaux d'approvisionnement en eau dans de nombreux pays du monde entier s'est soldée par un véritable désastre. Le résultat a été catastrophique tant sur le plan sanitaire que sur le plan financier, car ces réseaux finissent par être gérés de manière à verser des dividendes aux propriétaires privés plutôt qu'à réaliser des investissements efficaces et axés sur la mission publique du réseau d'approvisionnement en eau, qui consiste à fournir un service essentiel à la population.

I don't believe that the credit rating argument applies for privatization. In fact, I'd say it applies in reverse, because whatever the private entity is that takes over an airport or a port or some other asset, its credit rating is going to be lower than the government's, and the interest that it pays is going to be higher than for the government. This is why I don't accept the idea that we must sell some public assets if we're going to invest in others.

The government has a sovereign capability to raise money at, effectively, the lowest interest rate going. As long as we can make a case — just like a homeowner does when they undertake a mortgage or a business does when they issue a bond to finance an investment — as long as we can make the case that the end investment that is financed with that new debt is important and delivers a return, then it's quite legitimate for a government to do so, and it doesn't add to the deficit. It's a balance sheet operation that certainly takes on debt but also creates assets on the other side of the balance sheet.

I'm worried about the idea that this sovereign wealth fund would be used as a kind of a cover for a privatization agenda. I'm going to watch that very carefully when the government has its consultation on the sovereign wealth fund idea.

Senator Galvez: Thank you so much.

[*Translation*]

Senator Gignac: We will continue with our economist colleague, Mr. Stanford, on privatization. When we see our pension funds in Canada that are already owners or shareholders of airports around the world, I have a bit of trouble seeing why — especially if it were Canadian pension funds that owned our airports — we would be reluctant to take this approach. Particularly in Canada, since passengers pay a very high amount compared with other airports internationally. I'm trying to understand. Can you elaborate on Senator Galvez's question? Thank you.

[*English*]

Mr. Stanford: Thank you, senator.

It is ironic, I suppose, that our own public pension funds — including the Canada Pension Plan, or CPP — have seen financial opportunity, from the investor's perspective, in the more aggressive privatization that has occurred in other countries.

Je ne crois pas que l'argument de la cote de crédit s'applique à la privatisation. En fait, je dirais que c'est plutôt l'inverse qui se produit, car, quelle que soit l'entité privée qui acquiert un aéroport, un port ou tout autre actif, sa cote de crédit sera inférieure à celle du gouvernement, et les intérêts qu'elle paiera seront plus élevés que ceux que le gouvernement paierait. Voilà pourquoi je ne souscris pas à l'idée selon laquelle nous devons vendre certains actifs publics si nous voulons investir dans d'autres actifs.

Le gouvernement dispose d'une capacité souveraine à amasser des fonds à un taux d'intérêt qui est, en pratique, le plus faible qui soit. Tant que nous pouvons justifier cette démarche — tout comme le fait un propriétaire lorsqu'il contracte une hypothèque ou une entreprise lorsqu'elle émet une obligation pour financer un investissement —, en démontrant que l'investissement final financé par cette nouvelle dette est important et génère un rendement, il est tout à fait légitime pour un gouvernement d'effectuer cet investissement, et cela n'alourdit pas le déficit. Il s'agit d'une opération comptable qui, certes, engendre une dette, mais crée également des actifs de l'autre côté du bilan comptable.

Je crains que ce fonds souverain ne serve en quelque sorte à camoufler un programme de privatisation. Lorsque le gouvernement mènera ses consultations sur le projet de fonds souverain, je suivrai ce processus de très près.

La sénatrice Galvez : Je vous remercie.

[*Français*]

Le sénateur Gignac : On va continuer avec notre collègue économiste, M. Stanford, sur la privatisation. Lorsqu'on voit nos fonds de pension au Canada qui sont déjà propriétaires ou actionnaires d'aéroports à travers le monde, j'ai un petit peu de difficulté à voir pourquoi, surtout si ce sont des fonds de pension canadiens qui étaient propriétaires de nos aéroports, on serait réticent à cette approche. D'autant plus qu'au Canada, les passagers paient un montant très élevé par rapport aux autres aéroports à l'échelle internationale. J'essaie de comprendre. Pouvez-vous élaborer sur la question de la sénatrice Galvez? Merci.

[*Traduction*]

M. Stanford : Je vous remercie de votre question, monsieur le sénateur.

Je suppose qu'il est ironique que nos propres fonds de pension publics — dont le Régime de pensions du Canada, ou RPC — aient vu dans la privatisation plus poussée qui a eu lieu dans d'autres pays un avantage financier à exploiter en tant qu'investisseurs.

I worked in Australia for some years. There's a lot of Canadian pension money invested in former public assets. I can also attest, having lived in Australia and experienced the airports, private toll highways and other private infrastructure, including private rail infrastructure, it doesn't serve the consumer's interest. It certainly serves the financial investor's interest. That's why the CPP is there.

I certainly see a role for Canadian pension funds in supporting the investment and major projects agenda of the government. I just think we have to find an appropriate structure through which that role could be played.

The CPP, for example, has half of its investable assets in the United States, which is very ironic considering that we face a historic challenge as a country in defending our sovereignty against the United States.

I'd like to find ways for our pension money to come back to Canada to invest in public infrastructure. We should be able to find ways that are financially appealing rather than selling off infrastructure to the private sector in general.

[Translation]

Senator Gignac: Mr. Turner, I had the opportunity to look at the leases that airports have signed with the governments. The minister already has access to a lot of information, since tenants have to provide the minister with all the documents and information. I'm trying to understand why the minister is going so far in Bill C-30. As you explained, there could potentially be risks of lawsuits if information about suppliers or third parties is shared. What collateral damage do you see if this bill passes?

[English]

Mr. Turner: The bill itself, as I said, was a new thing that came in the spring economic update, so we're still getting our footing on it.

What we are aware of is that there does not seem to be a problem at this point in time that it is intended to solve. We have, again, been assured by Transport Canada, the minister and others that this is a stopgap measure in the event that they need to use it with any of the parties involved in the broader ownership review.

J'ai travaillé en Australie pendant plusieurs années. Une grande partie des fonds de pension canadiens est investie dans d'anciens biens publics. Ayant vécu en Australie et fréquenté les aéroports, les autoroutes à péage privées et d'autres infrastructures privées, y compris le réseau ferroviaire privé, je peux également attester que ces infrastructures privées ne servent pas les intérêts des consommateurs. Elles servent sans aucun doute les intérêts des investisseurs financiers, et c'est pour cette raison que le RPC investit dans ces biens.

Je suis convaincu que les fonds de pension canadiens ont un rôle à jouer dans le soutien du programme d'investissement et des grands projets du gouvernement. J'estime simplement que nous devons trouver une structure appropriée qui leur permettra de remplir ce rôle.

La moitié des actifs du RPC qui peuvent être investis, par exemple, le sont aux États-Unis, ce qui est pour le moins ironique quand on sait que notre pays affronte un défi historique, étant donné qu'il doit défendre sa souveraineté face aux États-Unis.

J'aimerais trouver des moyens de réinvestir au Canada les fonds de nos régimes de retraite afin de les consacrer aux infrastructures publiques. Nous devrions pouvoir trouver des solutions financièrement intéressantes, au lieu de céder systématiquement ces infrastructures au secteur privé.

[Français]

Le sénateur Gignac : Monsieur Turner, j'ai eu l'occasion de prendre connaissance des baux que les aéroports ont signés avec les gouvernements. Déjà, le ministre a accès à beaucoup d'information puisque les locataires doivent fournir au ministre tous les documents et les renseignements. J'essaie de comprendre pourquoi, dans le projet de loi C-30, le ministre va aussi loin. Comme vous l'avez expliqué, il peut y avoir des risques de poursuites, éventuellement, si les renseignements sur les fournisseurs ou des tiers sont partagés. Quels dommages collatéraux entrevoyez-vous si le projet de loi est adopté?

[Traduction]

M. Turner : Comme je l'ai indiqué, le projet de loi est une nouveauté issue de la mise à jour économique du printemps; nous sommes donc encore en train d'en prendre connaissance.

Ce que nous savons, c'est qu'à l'heure actuelle, la mesure ne semble pas être destinée à résoudre un problème particulier. Je le répète, Transports Canada, son ministre et d'autres personnes nous ont assuré qu'il s'agissait d'une mesure provisoire à laquelle ils pourraient avoir recours, au besoin, pour se renseigner sur l'une des parties concernées par l'examen plus large de la propriété.

As you say, it's true. Airports do deliver an amount of information to Transport Canada through their lease agreements. They also have filings with communities and other public forums. I would imagine that information differs in its structure and form than perhaps a private investment house may structure their financing or valuation.

The government may also be trying to find ways of ensuring that it gets the right data for its analysis. I think if they thought they could do that through existing authorities, they would have used those existing authorities, so I expect that's the route to take.

Senator Dalphond: Thank you. My questions will follow up on what Senator Gignac asked, because those were my questions. I'm familiar with these things. I've worked on them.

When the Mulroney government decided to, let's say, decentralize the administration of airports, all long-term leases were entered into and the Crown remained the owner of the land and all the property that was built on it. At Dorval, the whole thing is being torn down and rebuilt. It belongs to the Crown, not to the corporation.

I also saw in the documents that they have to provide, as you mentioned, audited financial statements. They have to provide all the information. They have to provide assessments. In some places, it is the Crown that is assessed, and they have to pay back the assessment to the Crown. In most major airports, I think, this is the way.

Here, when they ask for assessments and financial information, they have it already, don't they?

Mr. Turner: Without knowing what the ministry or analysts are looking for in particular, I can't answer whether they have what they're looking for already, but we do know that's a robust set of information.

I think it goes back to the inclusion of third parties and other entities that may have a stake in the valuation. I think that's the largest expansion of the information-gathering powers.

Certainly, for our members, though, I want to be clear that they are engaged, cooperating and ensuring they can provide everything they can. There's no friction here.

Our purpose in bringing this issue and in accepting your invitation to speak to the bill is that we think it could use some

Comme vous le dites, c'est vrai. Les aéroports communiquent effectivement un certain nombre de renseignements à Transports Canada dans le cadre de leurs contrats de location. Ils déposent également des documents auprès des collectivités et d'autres instances publiques. J'imagine que ces informations diffèrent, tant par leur structure que par leur forme, de la manière dont une société d'investissement privée pourrait organiser son financement ou son évaluation.

Le gouvernement cherche peut-être aussi à trouver des moyens de garantir qu'il dispose des données adéquates pour ses analyses. Je pense que s'il avait estimé pouvoir y parvenir en s'appuyant sur les pouvoirs qu'il exerce déjà, il les aurait utilisés; je m'attends donc à ce que ce soit la voie qu'il emprunte.

Le sénateur Dalphond : Merci. Mes questions donneront suite à celles que le sénateur Gignac a posées, car c'étaient les miennes. Je connais bien ces dossiers, car je les ai étudiés.

Lorsque le gouvernement Mulroney a décidé, disons, de décentraliser la gestion des aéroports, tous les baux à long terme avaient déjà été conclus, et l'État restait propriétaire des terrains ainsi que de tous les bâtiments qui y étaient construits. À Dorval, l'ensemble du complexe est en cours de démolition et de reconstruction. Il appartient à l'État, et non à la société.

J'ai également vu dans les documents qu'ils doivent fournir, comme vous l'avez mentionné, des états financiers vérifiés. Ils doivent fournir tous les renseignements requis, et ils doivent présenter des évaluations. Dans certains cas, c'est l'État qui procède à l'évaluation, et ils doivent alors rembourser le montant de cette évaluation à l'État. Je pense que c'est ainsi que cela se passe dans la plupart des grands aéroports.

Quand ils demandent des évaluations et des informations financières, ils les ont déjà, n'est-ce pas?

M. Turner : Sans savoir ce que le ministère ou les analystes recherchent précisément, je ne peux pas dire s'ils disposent déjà de cette information, mais nous savons qu'il s'agit d'un ensemble de renseignements très complet.

Je pense que la mesure est liée à l'inclusion de tiers et d'autres entités susceptibles d'avoir un intérêt dans cette évaluation. Je crois que c'est là que réside le principal élargissement des pouvoirs du gouvernement en matière de collecte d'informations.

Je tiens toutefois à préciser clairement que nos membres participent à cette initiative. Ils coopèrent et veillent à fournir tous les renseignements qu'ils peuvent. Il n'y a aucune tension à ce sujet.

Si nous avons soulevé cette question et accepté votre invitation à intervenir au sujet du projet de loi, c'est parce que

improvement, and our ask is simply to look at some of those constraints that may come at a future time.

Senator Dalphond: But isn't that concern, to a certain extent, addressed by clause 46, which says that the Minister can share the communication, but only with a Crown corporation, as defined in the Financial Administration Act, or:

. . . an individual or entity that is not part of the federal public administration and that advises or is consulted by the Minister in relation to the development of transportation policies . . .

That's in the government bubble. It's not shared with investment funds.

Mr. Turner: Not externally, no. Those external advisers as well — like many aspects of what the government is doing in major projects these days, the government is relying on external advice from financial and banking experts. I assume that is what that authority is intended to support.

Senator Dalphond: It does not allow these advisers to share with interested investors.

Mr. Turner: I don't believe this applies to those who might be interested in investing in an airport. As I read the text, the legislation applies only to those entities that may have a bearing on valuation.

Senator Dalphond: How many airports are privately owned in Canada?

Mr. Turner: There are no airports that are privately owned. All the national airport systems are owned by Crown or municipalities. There is one airport in Canada that has a privately owned and operated terminal, and that's the downtown Billy Bishop Toronto City Airport.

Senator Dalphond: Okay. But they are still on Crown land?

Mr. Turner: Yes.

Senator Dalphond: In the spring economic update, the minister said reforming Canada's airport systems is to "lower air passenger costs and better position airports to attract private investment." Were you consulted before about this new kind of orientation of private participation in the management of airports?

nous estimons qu'il pourrait être amélioré; nous demandons simplement que l'on examine certaines des contraintes qui pourraient se présenter à l'avenir.

Le sénateur Dalphond : Ne répond-on toutefois pas à cette préoccupation, dans une certaine mesure, dans l'article 46, qui stipule que le ministre peut communiquer ces renseignements, mais uniquement à une société d'État, au sens de la Loi sur la gestion des finances publiques, ou :

... toute personne physique ou entité ne faisant pas partie de l'administration publique fédérale qui conseille le ministre ou est consultée par celui-ci relativement à l'élaboration d'orientations en matière de transports...

On reste dans la bulle du gouvernement. Ces renseignements ne sont pas communiqués aux fonds d'investissement.

M. Turner : Ils ne sont pas communiqués à l'externe, non. Ces conseillers externes aussi... comme c'est souvent le cas dans les grands projets récemment entrepris par le gouvernement, ce dernier s'appuie sur les conseils d'experts financiers et bancaires externes. Je suppose que c'est précisément l'objectif de ce pouvoir.

Le sénateur Dalphond : Les conseillers ne sont pas autorisés à communiquer ces renseignements aux investisseurs intéressés.

M. Turner : Je ne pense pas que cette disposition s'applique aux personnes qui pourraient vouloir investir dans un aéroport. D'après ce que je comprends du texte, la loi s'applique uniquement aux entités susceptibles d'influer sur l'évaluation.

Le sénateur Dalphond : Combien d'aéroports sont détenus par des entités privées au Canada?

M. Turner : Aucun aéroport n'est détenu par une entité privée. Tous les réseaux aéroportuaires nationaux appartiennent à l'État ou aux municipalités. Un seul aéroport au Canada dispose d'un terminal détenu et géré par une entité privée : il s'agit de l'aéroport Billy Bishop de Toronto, qui est situé au centre-ville.

Le sénateur Dalphond : D'accord. Mais il se trouve tout de même sur les terres de la Couronne?

M. Turner : Oui.

Le sénateur Dalphond : Dans la mise à jour économique du printemps, le ministre a déclaré que la réforme des réseaux aéroportuaires canadiens visait à « réduire les frais pour les passagers aériens et à placer les aéroports dans une meilleure position pour attirer des investissements privés ». Vous a-t-on consulté au sujet de cette nouvelle orientation de la participation du secteur privé à la gestion des aéroports?

Mr. Turner: Certainly. Since the budget in the fall, there have been many discussions with Transport Canada, the minister, the government, the Prime Minister's Office and others about where this was headed.

We were awaiting the spring economic update to see where the government was going to move with respect to consultations or more formalized engagement. We're in that moment now. We are waiting for some of those things to begin.

To answer your question, I would also —

Senator Dalphond: So it is not a complete surprise to you?

Mr. Turner: No. We've been aware of this since the fall.

The broader affordability and investment structure is something that airports are always interested in and are always talking to our partners about.

It's an important message that private investment and private partnership with airports are not a strange thing. Already they are forming consortia with multiple financing parties. Obviously, there are commercial operations on-site there. So it's not an unfamiliar place. Airports are always interested in ways to finance and invest in their assets.

Senator MacAdam: My question is for Mr. Stanford.

You referenced in your opening remarks that there was the sovereign wealth fund. You mentioned there were many risks associated with that fund or the establishment of such a fund. Can you elaborate on some of the most significant risks that you see?

Mr. Stanford: The most significant risk would include the use of the fund and its capability for purposes that are ill-defined in terms of the public interest and the long-term vision of developing Canada's economic structure and capabilities.

If the fund were endowed with initial money, whether through borrowed funds or, perhaps if this asset recycling idea takes off, through revenues received from the sell-off of other public assets, then it could be used almost like a private capital or hedge fund, to be used for placements in different operations that seem to provide either a financial or political gain to government, then recycle the funds and move elsewhere, kind of like what private equity has done in many situations.

This is why I think it's very important that the mandate of the fund be clarified — that, first, it is to build wealth over time, not just to give the government a capital vehicle to play with in the

M. Turner : Tout à fait. Depuis le budget de l'automne, il y a eu de nombreuses discussions avec Transports Canada, le ministre, le gouvernement, le cabinet du premier ministre et d'autres intervenants sur l'orientation à prendre.

Nous attendions la mise à jour économique du printemps pour voir quelle direction le gouvernement allait prendre en ce qui concerne les consultations ou une participation plus formelle. Nous y sommes maintenant. Nous attendons que certaines de ces choses se mettent en route.

Pour répondre à votre question, j'ajouterais aussi...

Le sénateur Dalphond : Ce n'est donc pas vraiment une surprise pour vous?

M. Turner : Non. Nous sommes au courant depuis l'automne.

La question plus large de l'accessibilité financière et de la structure des investissements intéresse toujours les aéroports, et nous en discutons régulièrement avec nos partenaires.

Il est important de souligner que les investissements et les partenariats privés avec les aéroports ne sont pas chose inhabituelle. Ils sont déjà en train de former des consortiums avec plusieurs bailleurs de fonds. Il y a évidemment des activités commerciales sur place. Ce n'est donc pas quelque chose de nouveau. Les aéroports sont toujours à la recherche de moyens de financer leurs actifs et d'investir dans ceux-ci.

La sénatrice MacAdam : Ma question s'adresse à M. Stanford.

Dans vos observations liminaires, vous avez évoqué l'existence d'un fonds souverain. Vous avez indiqué que ce fonds, ou la création d'un tel fonds, comportait de nombreux risques. Pourriez-vous nous en dire plus sur certains des risques les plus importants que vous envisagez?

M. Stanford : Le principal risque serait l'utilisation du fonds et de ses capacités à des fins mal définies au regard de l'intérêt public et de la vision à long terme visant à développer la structure et les capacités économiques du Canada.

Si ce fonds disposait d'un capital initial, qu'il provienne d'emprunts ou, si l'idée de recyclage des actifs venait à se concrétiser, des recettes tirées de la cession d'autres actifs publics, on pourrait l'utiliser presque comme un fonds d'investissement privé ou un fonds spéculatif, et investir dans différentes opérations susceptibles de procurer un avantage financier ou politique au gouvernement, puis recycler les fonds et les réinvestir ailleurs, un peu comme l'ont souvent fait les fonds d'investissement privés.

C'est pourquoi je pense qu'il est très important de clarifier la mission du fonds : d'une part, il doit servir à créer de la richesse à long terme, et non pas simplement offrir au gouvernement un

markets; and, second, there has to be a clear public interest mandate that guides the long-run activity of a sovereign wealth fund.

There are many examples in the world. The one I'm very fond of is in Singapore, the Temasek fund, which is a sovereign wealth fund that is a deliberate effort to invest and stimulate the economic diversification of Singapore's economy and to take placements in very promising high-tech ventures and other operations that help to ensure that Singapore is on the cutting edge of the economy.

We are seeing huge structural changes in Singapore's economy. The idea is not to make a quick profit and flip the asset, but to build public equity over time and use it as a lever for active industrial policy. That would be a good model for how Canada could do it.

Senator MacAdam: [*Technical difficulties*] — an adequate governance structure. The spring economic update talks about transferring those to a Crown corporation. I'm wondering, in terms of this Crown corporation, what is the importance of having enabling legislation for that Crown? Would you see that as very important in this instance?

Mr. Stanford: Certainly. The governance of this idea of a sovereign wealth fund will be critical, that it be arm's-length from the day-to-day political imperatives of the government; that it be guided independently by that mandate that is presumably set in the enabling legislation; and then that it be subject to rigorous accountability and reporting requirements to ensure that Canadians are aware of what the fund is doing, what it is being used for and that the judgments of it are legitimate.

We have good experience in Canada. Many of our institutions — and, frankly, I would say the airports, for Mr. Turner's benefit — are a good example of creative governance structures to manage public assets in an efficient and accountable way that is also consistent with a public interest mandate. There are other examples, from our pension funds to other holding companies and so on. So I think it's possible, but it is very important to pay critical attention to the mandate, the governance and the accountability of the vehicle.

[*Translation*]

Senator Oudar: Thank you for being here. I have read some of the work you have published, particularly when it comes to labour and workers' rights.

instrument financier avec lequel jouer sur les marchés; d'autre part, il doit être doté d'une mission d'intérêt public clairement définie qui guidera les activités à long terme d'un fonds souverain.

Il existe de nombreux exemples à travers le monde. Celui que j'aime particulièrement est le fonds Temasek, à Singapour. Il s'agit d'un fonds souverain dont l'objectif explicite est de réaliser des investissements visant à stimuler la diversification économique de Singapour, et de placer des capitaux dans des entreprises de haute technologie très prometteuses et d'autres initiatives qui contribuent à maintenir Singapour à la pointe de l'économie.

L'économie singapourienne connaît actuellement d'importants changements structurels. L'objectif n'est pas de réaliser rapidement des profits et de revendre l'actif, mais de constituer progressivement un capital public et de l'utiliser comme levier pour mener une politique industrielle active. Il s'agit là d'un bon exemple dont le Canada pourrait s'inspirer.

La sénatrice MacAdam : [*Difficultés techniques*]... une structure de gouvernance adéquate. La mise à jour économique du printemps évoque le transfert de ces entités à une société d'État. J'aimerais savoir pourquoi il est important de disposer d'une loi habilitante pour cette société d'État. Pensez-vous que ce soit très important dans ce cas?

M. Stanford : Tout à fait. La gouvernance de ce projet de fonds souverain sera déterminante. Il devra être indépendant des impératifs politiques quotidiens du gouvernement. Il devra être guidé de manière autonome par le mandat qui sera vraisemblablement défini dans la loi habilitante, et il devra être soumis à des obligations rigoureuses en matière de responsabilisation et de reddition de comptes afin que les Canadiens soient informés des activités du fonds, de l'utilisation qui en est faite et de la légitimité des décisions qui y sont prises.

Le Canada possède une bonne expérience. Bon nombre de nos institutions — et, à vrai dire, j'ajouterais les aéroports, au bénéfice de M. Turner — constituent un bon exemple de structures de gouvernance novatrices qui permettent de gérer les biens publics de manière efficace et responsable, tout en respectant leur mission d'intérêt public. Il existe d'autres exemples, notamment nos fonds de pension, d'autres sociétés de portefeuille, etc. Je pense donc que c'est possible, mais il sera très important d'accorder une attention particulière au mandat, à la gouvernance et à la responsabilisation de cet instrument.

[*Français*]

La sénatrice Oudar : Merci d'être parmi nous. J'ai lu certains des écrits que vous avez publiés, notamment en regard de la main-d'œuvre et des droits des travailleurs et travailleuses.

I'm specifically referring not to the bill, but to the *Spring Economic Update 2026*, in which the government committed to reducing certain expenditures. That included through efficiency measures, such as reducing the size of government: in fact, reducing the number of public service employees. I would like to hear your opinion on that aspect in particular.

Also, when we questioned the government, it naturally told us about the introduction of artificial intelligence measures. I know you have looked into that. In one of your writings, you discussed the introduction of technology. I agree with you that technology doesn't replace work and generally can't replace work, but it can still change the quality of work, for better or for worse.

I'd like to give you an opportunity to comment on that, Mr. Stanford. Thank you.

[English]

Mr. Stanford: Thank you, senator. That is a very rich question, and I'm very honoured you have done some reading of our past publications. Thank you very much.

First, on the subject of public service downsizing, this was, in a way, framed and justified as an exercise to spend less and invest more. That is the rhetoric that the government used to say that we do want to invest in major projects to support Canada at this dangerous moment, and we want to spend less on current services.

This is a false dichotomy between providing current public services and investing in long-term capital assets. This is true in the financial sense, and this relates to the earlier question from Senator Galvez. The government can borrow money to invest in assets, and if those assets are long-lived, productive and generate a social return, then they show up as assets on the balance sheet. They don't contribute to the deficit by borrowing funds in order to invest in future assets.

So this idea that we must cut back the head count in the public service — which provides important functions, obviously, at the federal level as well as at lower levels of government — in order to fund investments, I think that is quite wrong.

I think that the staffing levels for public services should be governed by the criteria of making sure that they can deliver high-quality services that Canadians expect. We've seen examples of where the existing framework — whether it's responding to inquiries from the Canada Revenue Agency or the speed of getting passports issued — where the quality of public services was jeopardized by understaffing. So, I'm worried about

Je parle plus particulièrement non pas dans le projet de loi, mais de la mise à jour économique du printemps 2026. Le gouvernement s'y est engagé à réduire certaines dépenses, notamment par des mesures d'efficacité, comme la réduction de la taille de l'État, en fait, la diminution du nombre d'employés au sein de la fonction publique. J'aimerais entendre votre avis plus particulièrement sur cet aspect.

Aussi, quand on a questionné le gouvernement, il nous a bien entendu parlé de l'introduction des mesures d'intelligence artificielle. Je sais que vous vous êtes penché là-dessus. Dans un de vos écrits, vous avez parlé de l'introduction de la technologie. Je suis d'accord quand vous dites que la technologie ne remplace pas le travail et ne peut d'ailleurs le remplacer de façon générale, mais elle peut toutefois modifier la qualité du travail, pour le meilleur et pour le pire.

J'aimerais vous permettre de commenter là-dessus, Monsieur Stanford. Merci.

[Traduction]

M. Stanford : Merci, sénatrice. Votre question est très intéressante, et je suis très honoré que vous ayez lu certaines de nos publications. Merci beaucoup.

Tout d'abord, en ce qui concerne la réduction de la taille de la fonction publique, cette mesure a été, en quelque sorte, présentée et justifiée comme un moyen de dépenser moins et d'investir davantage. C'est le discours que le gouvernement a tenu pour dire qu'il souhaitait investir dans de grands projets afin de soutenir le Canada en cette période critique, et réduire les dépenses consacrées aux services existants.

Il s'agit là d'une fausse dichotomie entre l'offre de services publics courants et l'investissement dans des immobilisations à long terme. C'est vrai d'un point de vue financier, et ce point est lié à la question que la sénatrice Galvez a posée tout à l'heure. Le gouvernement peut emprunter de l'argent pour investir dans des actifs, et si ceux-ci ont une longue durée de vie, sont productifs et génèrent un rendement social, ils apparaissent alors comme des actifs au bilan. Ils ne contribuent pas au déficit en empruntant des fonds pour investir dans des actifs futurs.

L'idée selon laquelle il faudrait réduire les effectifs de la fonction publique — qui assure des fonctions essentielles, bien évidemment, tant au niveau fédéral qu'aux échelons inférieurs de l'administration — afin de financer des investissements, me semble tout à fait erronée.

Je pense que les niveaux de dotation en personnel de la fonction publique devraient être déterminés par des critères visant à garantir qu'ils puissent fournir les services de haute qualité qu'attendent les Canadiens. Nous avons constaté, dans certains cas — notamment pour ce qui est de la réponse aux demandes de l'Agence du revenu du Canada et de la rapidité de la délivrance des passeports —, que la qualité des services

this focus on the downsizing of the federal public sector. Particularly at a time of high and rising unemployment, having the government downsize its own staff just adds to the misery.

On the second question about artificial intelligence, we're obviously monitoring this. It's changing very quickly, but in general, I have been skeptical of the pessimistic arguments that AI will lead to large-scale job losses. It will clearly change the nature of jobs and, in some cases, undermine the quality of work. On the other hand, there are other opportunities for work that are opened up by artificial intelligence, and this is consistent with the experience of technological change and labour markets over time.

There has never been an example of mass technological unemployment, so I don't expect it from artificial intelligence either.

I'm more concerned with what it means for the quality of work and the treatment of workers, including adequate protections for their privacy and data collection from them in the course of their work, and making sure that artificial intelligence isn't used by employers — whether in the public sector or, more commonly, in the private sector — to degrade or devalue work. That is where my bigger concern lies, rather than around eliminating jobs in large numbers.

The Deputy Chair: Thank you.

Senator Robinson: Mr. Stanford, I was very interested in your three broader topics in your opening remarks, as you spoke about trade diversification and how we are — I should know the term — hewers of wood and drawers of water.

Mr. Stanford: It comes from the Bible, but it applies to Canada.

Senator Robinson: I must brush up on my Bible. Thank you. I could not agree with you more, and I immediately thought of the Dominic Barton report. I'm not sure if you are familiar with it.

Mr. Stanford: I'm not. I'm sorry.

Senator Robinson: Dominic Barton did an Advisory Council on Economic Growth report in 2017. Within it, he identified Canadian agriculture as an enormous global growth opportunity. He had suggested that we should be setting a stretch target to

publics était compromise par un manque de personnel. Je m'inquiète donc de cette focalisation sur la réduction des effectifs de la fonction publique fédérale. Dans un contexte où le taux de chômage est élevé et ne cesse d'augmenter, le fait que le gouvernement réduise ses propres effectifs ne fait qu'aggraver la situation.

En ce qui concerne la deuxième question sur l'intelligence artificielle, nous suivons évidemment de près l'évolution de la situation. Les choses changent très rapidement, mais d'une manière générale, je reste sceptique face aux arguments pessimistes selon lesquels l'intelligence artificielle entraînera des pertes d'emplois à grande échelle. Elle modifiera incontestablement la nature des emplois et, dans certains cas, nuira à la qualité du travail. Toutefois, l'intelligence artificielle ouvre également de nouvelles perspectives d'emploi. Cette évolution s'inscrit dans la lignée des changements technologiques et de l'évolution des marchés du travail observés au fil du temps.

Il n'y a jamais eu de cas de chômage technologique de masse; je ne m'attends donc pas à ce que ce soit le cas avec l'intelligence artificielle non plus.

Je m'inquiète davantage des conséquences sur la qualité du travail et le traitement des travailleurs, notamment en ce qui concerne la protection de leur vie privée et la collecte de données les concernant dans le cadre de leur travail. Nous devons veiller à ce que les employeurs, tant dans le secteur public que, plus couramment, dans le secteur privé, n'utilisent pas l'intelligence artificielle pour dévaloriser ou dénigrer le travail. Ces questions me préoccupent davantage que la suppression massive d'emplois.

Le vice-président : Merci.

La sénatrice Robinson : Monsieur Stanford, j'ai trouvé les trois grands thèmes que vous avez abordés dans vos observations liminaires très intéressants, notamment lorsque vous avez évoqué la diversification commerciale et le fait que nous sommes — je devrais connaître le terme — des scieurs de bois et des porteurs d'eau.

M. Stanford : Cette citation vient de la Bible, mais elle s'applique au Canada.

La sénatrice Robinson : Je dois rafraîchir mes connaissances bibliques. Merci. Je suis tout à fait d'accord avec vous, et j'ai tout de suite pensé au rapport de Dominic Barton. Vous le connaissez peut-être?

M. Stanford : Non, désolé.

La sénatrice Robinson : En 2017, Dominic Barton a produit un rapport du Conseil consultatif en matière de croissance économique. Il y décrivait l'agriculture canadienne comme une formidable opportunité de croissance à l'échelle mondiale. Il

book agri-food exports in 2017 from \$55 billion to \$75 billion in 2025. The exciting news is we hit \$150 billion in 2024 and had 2.25 million jobs in agriculture and agri-food.

In Canada in 2017, the stat was that we only processed about 50% of our own agricultural output, which coincides with what you said about hewers of water. We also had a US\$3.2-million trade deficit for agri-food products, and this was driven primarily by our food processing sector being under developed.

So I was really excited when you got into the sovereign wealth fund, how it could stimulate new economic activity and how important it is to specify the mandate of the strategy.

I was wondering, when we look at agri-food exports and the opportunity to add more value domestically, if you saw food processing as an agri-food investment being a good fit for the sovereign wealth fund mandate.

Mr. Stanford: Absolutely, senator. Thank you. Those comments are bang on. Agriculture is a great example of the challenge of adding value to our resources. If we limit ourselves to just specializing in bulk production of crops and other agricultural commodities, we are going to leave most of the potential value on the table, and it will be harvested by processors and producers in other countries, often to our disadvantage. Think about the meat-processing industry, for example, and how concentrated it has become in recent years, dominated by gigantic, mostly U.S.-based manufacturers. Some of them have operations in Canada, but still, we don't fulfill the value potential of processing. The big money in food and food products, of course, is in the specialized, high-quality, brand name, recognized, unique products, and Canada has enormous potential to do that.

If the sovereign wealth fund were used as a tool of an industrial development strategy with a strong public mandate, it could play a vital role, along with other policy levers, in developing the agri-food sector.

Senator Robinson: I had a question for Mr. Turner. We see a lot of exports of cargo. In Prince Edward Island, we have a lot of aquaculture, a high-value product that is exported through air cargo.

avait proposé de fixer une cible éloignée visant à faire passer les exportations agroalimentaires de 55 milliards de dollars en 2017 à 75 milliards de dollars d'ici 2025. La bonne nouvelle, c'est qu'en 2024, nous avons atteint les 150 milliards de dollars et que le secteur agricole et agroalimentaire comptait 2,25 millions d'emplois.

Au Canada, en 2017, les chiffres indiquaient que nous ne transformions qu'environ 50 % de notre propre production agricole, ce qui coïncide avec ce que vous avez dit à propos des « porteurs d'eau ». Nous enregistrons également un déficit commercial de 3,2 millions de dollars américains dans le secteur agroalimentaire, qui était principalement attribuable au sous-développement de notre secteur de la transformation alimentaire.

J'ai donc ressenti beaucoup d'enthousiasme lorsque vous avez parlé du fonds souverain, de la façon dont il pourrait générer de nouvelles activités économiques et de l'importance de définir clairement le mandat de cette stratégie.

J'aimerais savoir, pour ce qui est des exportations agroalimentaires et de la possibilité de créer plus de valeur ajoutée au niveau national, si vous estimez que la transformation alimentaire, en tant qu'investissement dans le secteur agroalimentaire, correspond bien au mandat du fonds souverain.

M. Stanford : Tout à fait, sénatrice. Merci. Ces remarques sont tout à fait pertinentes. L'agriculture illustre parfaitement l'enjeu que représente l'ajout de valeur à nos ressources. Si nous nous contentons de nous spécialiser dans la production de masse de cultures et d'autres produits agricoles, nous laisserons passer la majeure partie de la valeur potentielle, qui sera alors captée par les transformateurs et les producteurs d'autres pays, souvent à notre détriment. Prenons l'exemple de l'industrie de la transformation de la viande. On constate qu'elle s'est fortement concentrée ces dernières années, et qu'elle est dominée par des entreprises gigantesques, pour la plupart basées aux États-Unis. Certaines d'entre elles ont des activités au Canada, mais nous ne tirons pas pleinement parti du potentiel de valeur de la transformation. Ce sont bien sûr les produits alimentaires spécialisés, haut de gamme, de marque, reconnus et uniques qui rapportent le plus dans le secteur agroalimentaire, et le Canada dispose d'un énorme potentiel dans ce domaine.

Si nous utilisons le fonds souverain comme un outil au service d'une stratégie de développement industriel dotée d'un mandat public fort, celui-ci pourrait jouer un rôle essentiel, parallèlement à d'autres leviers stratégiques, dans le développement du secteur agroalimentaire.

La sénatrice Robinson : J'avais une question à poser à M. Turner. Nous exportons une grande quantité de fret. À l'Île-du-Prince-Édouard, l'aquaculture est très développée; ces produits ont une grande valeur et sont exportés par fret aérien.

I was just wondering about the fuel excise suspension. Does that apply to cargo operations at regional airports like Charlottetown? Is the council seeing any of those savings flow to aquaculture exporters who rely on the air freighter, or does the benefit flow primarily to passenger carriers?

Mr. Turner: The excise tax was a welcome move from the federal government to relieve some costs on the sector. The exemption applies broadly to anybody who buys that fuel at the point of sale.

Senator Papatello: First, I want to say hello to Jim Stanford. I'm so glad that you did come back from Australia. You might know that he did many years of work with the automotive industry in Ontario, where we had a chance to work together. It's great to see you again.

Tonight we are talking about Bill C-30, which is an update of the legislative requirements of Bill C-15, the budget bill. So I'm going to assume that the elements in this update bill, Bill C-30, on the insurance extension of the Employment Insurance rates, of the labour mobility credits, et cetera, are ones that you support.

Then I would like you to go back for a moment and talk about the original Bill C-15, because this is an update to it, and the supports in there for assisting our automotive industry and manufacturers who have to look for new industries and new customers. You know how difficult that is when the original equipment suppliers, or OES, of automotive are — you have 10; you can count them. There are maybe 10 around the world, and we sell largely to America. So that is our reality.

Mr. Stanford: Thank you, senator. Yes, it is great to see you again.

On the question of the labour provisions in Bill C-30 itself, certainly the extension of coverage for seasonal workers in the EI system is welcome and needed, and the labour mobility provisions as well.

There is other work still to be done on the EI system to fix some of the cracks in the model, and this, in a way, is unfinished business from the pandemic. We, of course, had the experience with the CERB and the other emergency benefits that were rolled out because we knew the EI system couldn't do it. Then when we went back to EI and discontinued the CERB, we made a commitment to fix the EI system, and we literally have not done so. So there are lots of other areas to look at, including the hour qualification requirements, the level of benefits and the

Je m'interrogeais sur la suspension de la taxe d'accise sur le carburant. S'applique-t-elle aux opérations de fret dans les aéroports régionaux comme celui de Charlottetown? Le conseil constate-t-il que ces économies profitent aux exportateurs du secteur de l'aquaculture qui dépendent du fret aérien, ou ces avantages vont-ils principalement aux transporteurs de passagers?

M. Turner : L'exonération de la taxe d'accise est une mesure positive prise par le gouvernement fédéral pour alléger certains coûts qui pèsent sur le secteur. Elle s'applique de manière générale à toute personne qui achète ce carburant au point de vente.

La sénatrice Papatello : Tout d'abord, j'aimerais saluer Jim Stanford. Je suis vraiment ravie que vous soyez revenu d'Australie. Vous savez peut-être qu'il a travaillé pendant de nombreuses années dans le secteur automobile en Ontario, où nous avons eu l'occasion de collaborer. Je suis ravie de vous revoir.

Ce soir, nous parlons du projet de loi C-30, qui est une mise à jour des dispositions législatives du projet de loi C-15, le projet de loi d'exécution du budget. Je vais donc partir du principe que vous soutenez les éléments de ce projet de loi, le projet de loi C-30, relatifs à la prolongation du taux d'assurance-emploi, aux crédits pour la mobilité de la main-d'œuvre, etc.

J'aimerais ensuite que vous reveniez un instant sur le projet de loi C-15 initial, car il s'agit d'une mise à jour de ce dernier, et sur les mesures de soutien qu'il prévoit pour aider notre industrie automobile et nos fabricants, qui doivent se tourner vers de nouveaux secteurs et de nouveaux clients. Vous savez à quel point c'est difficile, car les fournisseurs d'équipement d'origine sont... il y en a dix; on peut les compter sur les doigts d'une main. Il y en a peut-être une dizaine dans le monde, et nous vendons principalement aux États-Unis. Voilà donc notre réalité.

M. Stanford : Merci, sénatrice. Oui, je suis ravi de vous revoir.

En ce qui concerne les dispositions relatives au travail prévues dans le projet de loi C-30 lui-même, il ne fait aucun doute que la prolongation de la couverture des travailleurs saisonniers dans le cadre du régime d'assurance-emploi est une mesure positive et nécessaire, tout comme les dispositions relatives à la mobilité de la main-d'œuvre.

Il reste encore du travail à accomplir relativement au système d'assurance-emploi afin de combler certaines lacunes du modèle. Il s'agit, en quelque sorte, d'un dossier inachevé hérité de la pandémie. Nous avons bien sûr eu l'expérience de la Prestation canadienne d'urgence et des autres prestations d'urgence qui ont été mises en place, car nous savions que le régime d'assurance-emploi n'était pas en mesure de répondre à la situation. Puis, lorsque nous sommes revenus à l'assurance-emploi et avons mis fin à la Prestation canadienne d'urgence, nous nous sommes

interaction between Employment Insurance coverage and training.

We have an irrational situation now where people lose their EI if they actually take the initiative to get retrained after losing their job. Those are some of the things that need to be fixed, but certainly what is in Bill C-30 is a step in the right direction.

On the automotive front, you know, senator, as well as anyone in Canada, the challenges of trying to run an auto industry where 80% to 90% of the output is sold in the United States, and this is by design. We have had 60 years of free trade in automotive since the Auto Pact in 1965. So, to suddenly switch that and go to an industry that is either focused just on the Canadian market or trying to start exports to other countries from a very small place will be an enormous challenge.

I know the federal government has indicated a commitment to a national automotive strategy; that is going to be important, and it's going to have to be big and powerful, because if the sectoral tariffs stay in place — and the rhetoric from Washington is indicating that they will — then the future of the auto industry in Canada is literally at stake. This is where we will need a whole range of measures. Public procurement, for example, specialty vehicles — think about buses and electric buses, post office trucks and military vehicles — that could play a role in stabilizing domestic vehicle production.

Think about the tariff remission policy and really supercharging the incentive for companies to be here if they are going to sell here and punishing those that aren't here. Those are the far-reaching measures that will be required in order to sustain the industry and hopefully get through the next couple of years, to a point where the Americans realize continental free trade was as good for them as it was for anyone else and come back to a bit of rationality.

Senator Papatello: Mr. Turner, very quickly, you started your comments about the airports supporting the U.S. It would be shocking for us to learn just how much the American government supports their airports. I don't know if you have data that would suggest, even for pop support, how we compare in Canada. My own experience is Billy Bishop and on the board of the Toronto Port and all of the back and forth of who supports where. I learned how shockingly large the support for American airports is and why they get sustained. Even during the pandemic, they actually fared very well because they were

engagés à réformer le système d'assurance-emploi, mais nous ne l'avons tout simplement pas fait. Nous devons donc examiner de nombreux autres aspects, notamment les conditions d'admissibilité liées au nombre d'heures travaillées, le niveau des prestations et l'interaction entre la couverture de l'assurance-emploi et la formation.

Nous sommes aujourd'hui confrontés à une situation absurde dans laquelle les gens perdent leurs prestations d'assurance-emploi s'ils prennent l'initiative de se reconverter après avoir perdu leur emploi. Ce sont là quelques-uns des problèmes à régler, mais le projet de loi C-30 constitue assurément un pas dans la bonne direction.

En ce qui concerne l'automobile, vous savez, madame la sénatrice, comme tout le monde au Canada, à quel point il est difficile de gérer une industrie automobile dont 80 % à 90 % de la production est vendue aux États-Unis, et ce, à dessein. Nous avons eu 60 ans de libre-échange dans le secteur de l'automobile depuis le Pacte de l'automobile en 1965. Donc, changer soudainement de cap et passer à une industrie qui se concentre uniquement sur le marché canadien ou qui s'efforce de commencer à exporter vers d'autres pays sera un énorme défi.

Je sais que le gouvernement fédéral s'est engagé à mettre en place une stratégie nationale de l'automobile; ce sera important, et elle devra être de grande ampleur et solide, parce que si les droits de douane sectoriels restent en place — et les déclarations de Washington indiquent qu'ils le resteront —, l'avenir de l'industrie automobile au Canada est littéralement en jeu. Nous aurons donc besoin de toute une série de mesures. Les marchés publics, par exemple, les véhicules à usage spécial — pensons aux autobus électriques, aux camions de poste, aux véhicules militaires —, tout cela pourrait jouer un rôle dans la stabilisation de la production nationale.

Pensons aussi à la politique de remise des droits de douane et au fait qu'elle renforce vraiment l'incitation des entreprises à s'installer ici si elles veulent vendre ici et punit celles qui ne sont pas ici. Ce sont les mesures de grande portée qui seront nécessaires pour soutenir l'industrie et, espérons-le, traverser les prochaines années, jusqu'à ce que les Américains se rendent compte que le libre-échange continental était aussi bon pour eux que pour les autres pays et reviennent à une certaine rationalité.

La sénatrice Papatello : Monsieur Turner, très rapidement, vous avez commencé vos commentaires en parlant du soutien des aéroports aux États-Unis. Il serait choquant pour nous d'apprendre à quel point le gouvernement américain soutient ses aéroports. Je ne sais pas si vous avez des données de comparaison avec le Canada. Je pense à ma propre expérience à Billy Bishop et au conseil d'administration de l'Administration portuaire de Toronto, et à toutes les considérations relatives aux soutiens. J'ai appris à quel point le soutien aux aéroports américains est étonnamment important et pourquoi il est

handed billions of dollars, compared to Canadian airports. Do you have data on that?

Mr. Turner: Thank you, senator. I don't have any data with me today. I'm happy to provide it to you in the future if I can. I would just say that it is definitely something we can try to get you.

Senator Papatello: If you give it to our committee, they would be very impressed to learn just how supported that supposed free market in America is with respect to their airports. In fact, they support every inch of them with billions of dollars.

Mr. Turner: There is the structural subsidy there, and the air navigation system for them is a government agency; here, it's NAV CANADA, which operates on a fee-recovery basis.

[Translation]

The Deputy Chair: Can you send us the data? Thank you.

We have exceeded our time and, unfortunately, can't go to a second round. Thank you, Mr. Stanford and Mr. Turner, for sharing your knowledge and a lot of information.

[English]

For the next panel, we are pleased to welcome from the Office of the Parliamentary Budget Officer, Annette Ryan, Parliamentary Budget Officer; Louis Perrault, Director of Policy; Govindadeva Bernier, Director, Budgetary Analysis; and Kristina Grinshpoon, Director, Fiscal Analysis.

[Translation]

Welcome. You will have four to five minutes for your opening remarks. We will then move on to the question period.

Annette Ryan, Parliamentary Budget Officer, Office of the Parliamentary Budget Officer: Honourable senators and members of the committee, thank you for inviting us to appear today as part of your study on the subject matter of Bill C-30.

As the chair mentioned, I am joined today by members of my team who contributed to the cost estimates for some of the legislative measures in the bill you are studying this evening. With me today are Louis Perrault, Director of Policy;

maintenu. Même pendant la pandémie, ils s'en sont très bien tirés parce qu'ils ont reçu des milliards de dollars, comparativement aux aéroports canadiens. Avez-vous des données à ce sujet?

M. Turner : Merci, sénatrice. Je n'ai pas de données avec moi aujourd'hui. Je me ferai un plaisir de vous les fournir plus tard si je peux le faire. Nous pouvons certainement tenter de vous les fournir.

La sénatrice Papatello : Si vous les faites parvenir aux membres de notre comité, ils seront très surpris d'apprendre à quel point les États-Unis soutiennent leurs aéroports dans ce soi-disant libre marché. En fait, ils les soutiennent de bout en bout avec des milliards de dollars.

M. Turner : Ils bénéficient d'une subvention structurelle, et c'est un organisme gouvernemental qui gère le système de navigation aérienne; ici, c'est NAV CANADA, qui fonctionne selon le principe du recouvrement des coûts.

[Français]

Le vice-président : Pouvez-vous nous faire parvenir les données? Merci.

Nous avons dépassé notre temps et ne pouvons malheureusement pas procéder à une deuxième ronde. Je vous remercie, docteur Stanford et monsieur Turner, d'avoir partagé vos connaissances et beaucoup d'information.

[Traduction]

Pour le prochain groupe de témoins, nous avons le plaisir d'accueillir, du Bureau du directeur parlementaire du budget, Annette Ryan, directrice parlementaire du budget; Louis Perrault, directeur des politiques; Govindadeva Bernier, directeur, Analyse budgétaire; et Kristina Grinshpoon, directrice, Analyse financière.

[Français]

Bienvenue. Vous aurez de quatre à cinq minutes pour vos remarques liminaires. Par la suite, nous passerons à la période des questions.

Annette Ryan, directrice parlementaire du budget, Bureau du directeur parlementaire du budget : Honorables sénateurs et membres du comité, je vous remercie de nous voir invités à comparaître aujourd'hui dans le cadre de votre étude de la teneur du projet de loi C-30.

Comme le président l'a mentionné, je suis accompagnée aujourd'hui de membres de mon équipe qui ont contribué à l'estimation des coûts de certaines mesures législatives du projet de loi que vous étudiez ce soir. Je suis donc accompagnée de

Govindadeva Bernier, Director of Budgetary Analysis; and Kristina Grinshpoon, Director of Fiscal Analysis.

[English]

I will briefly note that the Parliamentary Budget Officer has previously costed some of the measures in Bill C-30. These include the temporary suspension of the federal excise tax on fuels, the capital gains exemption for the sale of a business to an employee ownership trust, the 2% cap on the annual alcohol excise duty inflation adjustment and the rate of reduction for beer brewed in Canada.

In accordance with the PBO legislative mandate to provide impartial, independent analysis to help parliamentarians hold government accountable, my office will continue to prepare reports and analyses of Budget 2025, Spring Economic Update 2026 and selected measures proposed in Bill C-30. We have recently published regarding the excise tax holiday and will soon publish a costing analysis on the automatic filer initiative.

[Translation]

We would be pleased to answer any questions you may have regarding our Budget 2025 analysis, the Spring Economic Update and Bill C-30. Thank you very much.

The Deputy Chair: Thank you very much for your concise remarks.

I remind you that you will have four minutes for questions and answers. During the first panel, we didn't have time for a second round, so I'll be stricter during the second panel.

[English]

Senator Ross: Thank you for being with us this evening. I have questions about Division 5, Part 3. It provides for a reduction in the Canada Pension Plan base contribution rate from 9.9% to 9.5% starting January 1, 2027. It's because of the actuarial evaluation indicating the minimum contribution rate required to maintain CPP's financial sustainability is 69 basis points lower than the rate that is currently set out in the act.

I'm interested in knowing if you think that this reduction is on target. Is it too much or is it too little? What kind of an impact will it have? What kind of an impact do you see it having on employers and employees?

Ms. Ryan: Thank you, senator, for the question.

Louis Perrault, directeur des politiques; Govindadeva Bernier, directeur, Analyse budgétaire et Kristina Grinshpoon, directrice, Analyse financière.

[Traduction]

Je ferai brièvement remarquer que le Bureau du directeur parlementaire du budget a déjà évalué le coût de certaines des mesures contenues dans le projet de loi C-30. Il s'agit notamment de la suspension temporaire de la taxe d'accise fédérale sur le carburant, de l'exonération des gains en capital pour la vente d'une entreprise à une fiducie collective des employés, du plafond de 2 % sur le rajustement annuel du droit d'accise sur l'alcool en fonction de l'inflation, et de la réduction des taux pour la bière brassée au Canada.

Conformément au mandat législatif du Bureau du directeur parlementaire du budget de fournir des analyses impartiales et indépendantes pour aider les parlementaires à demander des comptes au gouvernement, nous allons continuer de préparer des rapports et des analyses sur le budget de 2025, la mise à jour économique du printemps de 2026, et certaines mesures proposées dans le projet de loi C-30. Nous avons récemment publié un document sur le congé de taxe d'accise et nous publierons bientôt une analyse des coûts de l'initiative relative à la production automatique des déclarations de revenus.

[Français]

Nous serons heureux de répondre à vos questions concernant notre analyse du budget 2025, la mise à jour économique du printemps et le projet de loi C-30. Merci beaucoup.

Le vice-président : Merci beaucoup pour vos propos succincts.

Je vous rappelle que vous aurez quatre minutes pour les questions et les réponses. Lors du premier panel, on n'a pas eu le temps pour une deuxième ronde, je serai donc plus strict lors du deuxième panel.

[Traduction]

La sénatrice Ross : Merci d'être avec nous ce soir. J'ai des questions sur la section 5 de la partie 3, où l'on prévoit une réduction du taux de cotisation de base au Régime de pensions du Canada de 9,9 % à 9,5 % à compter du 1^{er} janvier 2027. Cela s'explique par le fait que l'évaluation actuarielle indique que le taux de cotisation minimal requis pour maintenir la viabilité financière du RPC est inférieur de 69 points de base au taux actuellement prévu dans la loi.

J'aimerais savoir si vous pensez que cette réduction est conforme à l'objectif. Est-ce trop ou trop peu? Quels seront les effets? Selon vous, quels seront les effets pour les employeurs et les employés?

Mme Ryan : Je vous remercie de la question, sénatrice.

I will make a few remarks about the measure. First, the CPP is not part of the government's fiscal framework. To that effect, there was not a specific cost estimate provided in the spring economic update. That said, total contributions are projected to be lower by some \$3 billion per year, which is substantial. Because the federal government is a large employer, that will give savings to the federal government, as well. That corresponds to roughly \$130 per employee, affecting some 400,000 employees, so that could be in the order of \$50 million.

In terms of the wider work to cost this measure, I would view that more as the purview of the Office of the Chief Actuary rather than the Office of the Parliamentary Budget Officer as such.

[*Translation*]

Senator Galvez: Thank you very much, Ms. Ryan, for being with us to answer our questions.

[*English*]

I am interested in the suspension of the excise tax on gas and diesel for a period of time. I know that one point is the discrepancy between your calculation and the government's calculation. This is because of the affordability crisis and reducing the price at the pump, which is incoherent given the fact that we are an oil exporter. We are an oil exporter, but our oil and gasoline prices are high because we don't have refining capacity. All of this is also due to this oil war in Israel.

We heard from two witnesses before that the government is looking at and studying the possibility of monetizing basic infrastructure to generate revenues because we have a large debt and want to shift our economy to other markets.

I wonder if you are, at this point, going to tell us what strategy is better — for example, we could start increasingly taxing the fossil fuel sector, to which we give billions per year while they report profits. Now we are again excising the tax. Why do we choose to privatize basic infrastructure that returns long-term revenues instead of doing what we are doing? Do you have any idea?

Ms. Ryan: Thank you, senator. I think your question has different components that I will try and answer in turn.

In terms of the fuel and excise tax, you mentioned the costing differential that occurs between the PBO estimate and Finance Canada. In this instance, the PBO estimates that the cost will be slightly lower than the government estimate. That comes to

Je vais faire quelques observations au sujet de cette mesure. Premièrement, le RPC ne fait pas partie du cadre financier du gouvernement. Ainsi, aucune estimation précise des coûts n'a été fournie dans la mise à jour économique du printemps. Cela dit, on estime que les cotisations totales seraient inférieures d'environ 3 milliards de dollars par année, soit une somme considérable. Étant donné que le gouvernement fédéral est un grand employeur, il réaliserait aussi des économies. On parle d'environ 130 \$ par employé et de quelque 400 000 employés, soit des économies potentielles de l'ordre de 50 millions de dollars.

Pour ce qui est du travail plus vaste nécessaire pour établir le coût de cette mesure, je dirais que cela relève davantage du Bureau de l'actuaire en chef que du Bureau du directeur parlementaire du budget.

[*Français*]

La sénatrice Galvez : Merci beaucoup, madame Ryan, d'être avec nous pour répondre à nos questions.

[*Traduction*]

J'aimerais en savoir plus sur la suspension de la taxe d'accise sur l'essence et le diesel pendant quelques mois. Je sais qu'il y a un écart d'un point entre votre calcul et celui du gouvernement. On veut réduire le prix à la pompe en raison de la crise de l'abordabilité, ce qui est incohérent compte tenu du fait que nous sommes un exportateur de pétrole. Nous sommes un exportateur de pétrole, mais les prix du pétrole et de l'essence sont élevés parce que nous n'avons pas de capacité de raffinage. Tout cela est aussi dû à la guerre en cours en Israël.

Deux témoins nous ont dit que le gouvernement étudie la possibilité de monnayer des infrastructures de base pour générer des recettes parce que le pays a une dette importante et qu'il veut réorienter notre économie vers d'autres marchés.

Je me demande si vous pourriez nous dire, à ce stade-ci, quelle est la meilleure stratégie — par exemple, on pourrait imposer davantage le secteur des combustibles fossiles, auquel on verse des milliards de dollars par année même s'il engrange des profits. On réduit encore une fois la taxe d'accise. Pourquoi choisit-on de privatiser des infrastructures de base qui génèrent des recettes à long terme au lieu de prendre les mesures qui s'imposent? En avez-vous une idée?

Mme Ryan : Merci, sénatrice. Je pense que votre question comporte différents éléments auxquels je vais tenter de répondre à tour de rôle.

En ce qui concerne la taxe d'accise sur le carburant, vous avez mentionné l'écart entre notre estimation et celle de Finances Canada. Dans ce cas, le Bureau du directeur parlementaire du budget estime que le coût sera légèrement inférieur à

roughly \$2.1 billion that we estimate versus the \$2.4 that the Government of Canada estimates.

We can talk about that in terms of the different assumptions that lead to that, but, on balance, that's the nature of the difference that we come to.

You raised the question of it being generated as an affordability measure. I would say that the analysis that we did looked at the benefit of the measure by income of households. While gasoline purchases or fuel purchases make up a bigger share of low-income households, on balance, higher-income households spend much more on fuel because they drive more or drive bigger vehicles, et cetera. There's a mixed view about how this measure will target affordability based on how much a family or household is driving.

In terms of the wider impact of this measure, I think it's to stabilize against the economic shock for households, for businesses and for different levels of government for this unforeseen shock. It's a bit of a mixed policy intent. You could look at it from different angles, and the aspect of balancing against shocks versus straight-up income buffering is in play.

In terms of the question about financing different investments in infrastructure from airport sales, I think that's another measure that will be important to get the government's plans on. Notably, it wasn't included in the spring economic update but, rather, was released to the media days after the spring economic update was tabled. To that effect, we will continue to watch for the details about how that will be rolled out to ensure that, for example, there will be fair market rates of return for, essentially, public investments in that infrastructure to date. That would avoid the idea that that infrastructure would be sold at below market value for the benefit of those purchasing the infrastructure.

Senator MacAdam: Thank you for being here with us this evening.

Besides the debt-to-GDP ratio, which the International Monetary Fund emphasizes in the government's fiscal anchors, what, in your opinion, are some of the other key financial indicators that we as parliamentarians should be paying attention to, both in terms of trends and as a collective — as a suite of indicators?

Ms. Ryan: There are a number of things that you could look at, senator. The aspect of knowing the debt per capita is a good starting point. It essentially brings Canadians and parliamentarians back into the debate about how much the government is spending now and paying later.

l'estimation du gouvernement. Nos estimations sont d'environ 2,1 milliards de dollars par rapport à celles du gouvernement qui sont de 2,4 milliards de dollars.

On pourrait parler des différentes hypothèses qui sont utilisées, mais, dans l'ensemble, c'est ce qui explique la différence entre les deux estimations.

Vous vous demandiez s'il s'agit d'une mesure d'abordabilité. Je dirais que l'analyse que nous avons effectuée portait sur ses avantages en fonction du revenu des ménages. Même si les achats d'essence ou de carburant représentent une part plus importante du budget des ménages à faible revenu, de façon générale, les ménages à revenu élevé dépensent beaucoup plus en carburant parce qu'ils conduisent plus ou conduisent de plus gros véhicules, etc. Les avis sont donc partagés quant à savoir si cette mesure cible l'abordabilité, car cela dépend de la fréquence des déplacements en voiture d'une famille ou d'un ménage.

En ce qui concerne l'incidence plus large de cette mesure, je pense qu'elle vise à atténuer le choc économique pour les ménages, les entreprises et les différents ordres de gouvernement, un choc imprévu. Elle vise différents objectifs. On peut examiner la question sous différents angles, mais je pense que l'idée est de contrebalancer le choc et de protéger le revenu.

Pour ce qui est du financement des investissements dans les infrastructures grâce à la vente d'aéroports, je pense qu'il s'agit là d'une autre mesure pour laquelle il sera important de connaître les plans du gouvernement à ce sujet. Il convient de noter qu'elle n'a pas été incluse dans la mise à jour économique du printemps, mais publiée plutôt dans les médias quelques jours après son dépôt. Nous attendons donc les détails pour voir comment le gouvernement procédera pour s'assurer, par exemple, que les taux de rendement du marché seront équitables en fonction, essentiellement, des investissements publics réalisés à ce jour dans ces infrastructures. Ainsi, on éviterait de donner l'impression qu'elles sont vendues à un prix inférieur à leur valeur marchande au profit de ceux qui les achètent.

La sénatrice MacAdam : Je vous remercie d'être avec nous ce soir.

Mis à part le ratio de la dette au PIB, sur lequel le Fonds monétaire international met l'accent dans les cibles budgétaires du gouvernement, quels sont, à votre avis, les autres indicateurs financiers clés que nous, parlementaires, devrions suivre de près, tant pour voir les tendances que pour avoir un point de vue global?

Mme Ryan : Il y a un certain nombre d'indicateurs que vous pourriez examiner, sénatrice. La dette par habitant est un bon point de départ. Cela ramène essentiellement les Canadiens et les parlementaires au débat sur le montant que le gouvernement dépense maintenant et remboursera plus tard.

That also goes to the question of the forward profile of debt charges. Again, putting them on a per capita basis is a good exercise in fiscal literacy to give people a sense of how much an average Canadian or Canadian family is on the hook for going forward. That, in turn, can start to inform questions about not just whether the current plans of the government are affordable with the current tax revenues, but how much buffer there is to deal with potential future shocks.

We could think about different measures of looking at the debt-to-GDP ratio under different scenarios of interest rates, for example, to see how much room the government has to deal with unforeseen setbacks to come.

Senator MacAdam: The debt-to-GDP ratio is well known as a key indicator. In terms of measuring fiscal sustainability, at what point should we as parliamentarians become very concerned about the level of our debt in relation to the economy? I'd like to get your insights on that.

Ms. Ryan: I'll pick up on the words "very concerned," and for that measure, it goes to this question: Can we afford to keep paying the debts that we have accumulated?

A good, simple measure for that is the share of revenues that are being put to debt service, so that sense of how much do you have on your line of credit and how much of your income is going to pay that interest?

The acceleration in a measure like that is in that "very concerned" space because if we start to lose our ability to pay what we've already borrowed, that's when you get into more serious trouble of having to sharply cut services, increase taxes or see those debt costs start to accelerate in dangerous ways.

Senator MacAdam: As you indicated in one of your reports, the Canada Strong Fund design details remain to be specified, and you highlight that a capital protection feature for retail investors could create contingent fiscal exposure, depending on the uptake and portfolio performance.

Could you comment further on that? Do you have any information on how retail investors will be assured of capital protection, like a guarantee? I see the contingent liability being a potential on the consolidated financial statements.

Ms. Ryan: There isn't such available information yet, senator.

Senator MacAdam: Thank you.

Il y a aussi le profil prospectif des frais de la dette. Encore une fois, le fait de les calculer en fonction du nombre d'habitants est un bon exercice de littératie financière pour donner aux gens une idée de ce que le Canadien moyen ou la famille canadienne moyenne devra rembourser plus tard. Cela peut aussi les éclairer non seulement sur la question de savoir si les plans actuels du gouvernement sont abordables en fonction des recettes fiscales actuelles, mais aussi sur la marge de manœuvre dont il dispose pour faire face à de futurs chocs potentiels.

On pourrait aussi penser à différentes mesures, comme examiner le ratio de la dette au PIB dans différents scénarios de taux d'intérêt, par exemple, pour voir quelle marge de manœuvre le gouvernement aurait pour faire face à des revers imprévus.

La sénatrice MacAdam : Le ratio de la dette au PIB est un indicateur clé bien connu. Pour ce qui est de mesurer la viabilité financière, à quel moment devrions-nous, comme parlementaires, être très préoccupés par le niveau de la dette par rapport à l'économie? J'aimerais avoir votre point de vue à ce sujet.

Mme Ryan : Je vais revenir aux mots « très préoccupés », et dans ce cas, cela nous ramène à la question suivante : avons-nous les moyens de continuer à rembourser les dettes que nous avons accumulées?

Une bonne mesure simple à cet égard est la part des recettes qui est consacrée au service de la dette, c'est-à-dire au remboursement des intérêts.

Quand on constate une accélération, on entre alors dans cet espace « très préoccupant », car quand on commence à perdre la capacité de rembourser ce que l'on a déjà emprunté, c'est alors que la situation se corse, qu'il faut sabrer dans les services, augmenter les impôts, ou voir les coûts de la dette s'accroître dangereusement.

La sénatrice MacAdam : Comme vous l'avez indiqué dans l'un de vos rapports, les détails de la conception du Fonds pour un Canada fort restent à préciser, et vous soulignez que la protection du capital offerte aux investisseurs de détail pourrait créer un risque budgétaire contingent, selon l'adhésion au programme et le rendement du portefeuille.

Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet? Avez-vous des renseignements sur la façon dont le capital des investisseurs de détail sera protégé? S'agira-t-il d'une garantie, par exemple? Je pense que le passif éventuel pourrait figurer dans les états financiers consolidés.

Mme Ryan : Ces renseignements ne sont pas encore disponibles, sénatrice.

La sénatrice MacAdam : Merci.

[Translation]

Senator Gignac: Welcome to the Parliamentary Budget Officer. I worked for a number of years at an insurance company where actuaries and economists would sometimes have long discussions.

I tip my hat to the actuaries for the demographic projections. However, in terms of the assumptions that actuaries use for real investment returns, I think economists, actuaries and accountants are perhaps just as well placed as my mother-in-law is to arrive at the same conclusion.

Do you intend to look into that? We know that the Chief Actuary tabled her report, as she does every three years. I found the government a bit quick on the draw to reduce the premium rate right away. I am sharing some sensitivity indices with you.

Say that the real rate of return in the coming decades was, for example, 2.5% instead of 4%. We know that 4% is a good return, whereas we sometimes have decades when real returns are closer to 0% and 2% than 4%.

In that case, the premium rate, instead of going to 9.9%, should go to 11.4%, and we would no longer have 69 basis points available.

Here at the National Finance Committee, we consider the Parliamentary Budget Officer to have a lot of credibility. We give the Parliamentary Budget Officer the time to look at the return assumptions that the Chief Actuary uses and to give us an independent opinion. I'm talking not about demographic projections, but about return assumptions that should perhaps be compared with other countries.

In my opinion, it was reckless for the government to immediately lower the premium rate following the tabling of the Chief Actuary's latest report.

Ms. Ryan: Anything is possible. However, I would hesitate before diving into that. As you know, the models are very complex. It's best for me to turn to my colleagues to find out whether that type of analysis has been done in the past.

Senator Gignac: There are many economic indicators, and the Chief Actuary ultimately tells us about the various alternative scenarios, in a fully transparent way. Hats off to her for that, but I would be curious to know your opinion, if possible, even if it means getting back to us later.

Ms. Ryan: I think a better starting point would be with the Chief Actuary for that kind of scenario. If this is a priority for the committee among the other requests, we could assess that.

[Français]

Le sénateur Gignac : Bienvenue à la directrice parlementaire du budget. J'ai travaillé pendant plusieurs années dans une compagnie d'assurance où les actuaires et les économistes avaient parfois de longues discussions.

Je lève mon chapeau aux actuaires pour les projections démographiques. Toutefois, pour ce qui est des hypothèses que les actuaires utilisent pour le rendement réel des placements, je pense qu'aussi bien les économistes, les actuaires et les comptables que ma belle-mère sont peut-être aussi bien placés pour arriver au même résultat.

Avez-vous l'intention d'examiner cela? On sait que l'actuaire en chef, comme tous les trois ans, a déposé son rapport. J'ai trouvé le gouvernement un peu vite sur la gâchette pour réduire tout de suite le taux de cotisation. Je partage avec vous des indices de sensibilité.

Si le taux de rendement réel dans les prochaines décennies était, par exemple, de 2,5 % au lieu de 4 %. On sait qu'un taux de 4 %, c'est un bon rendement, alors qu'on a parfois des décennies où les rendements réels sont plus près de 0 et 2 % que de 4 %.

Dans ce cas, le taux de cotisation, au lieu de passer à 9,9 %, devrait passer à 11,4 %, et on n'aurait plus 69 points de base disponibles.

Ici, au Comité des finances nationales, on accorde beaucoup de crédibilité au directeur parlementaire du budget. On lui accorde le temps d'examiner les hypothèses de rendement utilisées par l'actuaire en chef et de nous donner un avis indépendant. Je ne parle pas des projections démographiques, mais bien des hypothèses de rendement qu'il faudrait peut-être comparer à d'autres pays.

À mon avis, le gouvernement a été téméraire en procédant immédiatement à une baisse du taux de cotisation suite au dépôt du dernier rapport de l'actuaire en chef.

Mme Ryan : Tout est possible. Cependant, j'hésiterais avant de nous lancer dans ce domaine. Comme vous le savez, les modèles sont très complexes. Il est préférable que je me tourne vers mes collègues pour savoir si on a fait ce genre d'analyse dans le passé.

Le sénateur Gignac : Il y a beaucoup d'indicateurs économiques et, à la fin, en toute transparence, l'actuaire en chef nous fait part des différents scénarios alternatifs. Je lui lève mon chapeau pour cela, mais je serais curieux de connaître votre opinion, si c'était possible, quitte à nous revenir plus tard.

Mme Ryan : Je pense que le point de départ serait mieux dirigé vers l'actuaire en chef pour ce genre de scénario. Si c'est une priorité pour le comité parmi les autres demandes, on pourrait évaluer ce que cela représente.

Senator Gignac: Regarding Bill C-30, your analysis focuses more on the excise tax. What is your view? In the past, was it ultimately the oil companies that increased their profit margins?

Have you done a historical analysis of when governments opted for temporary cuts to excise taxes? Was that passed on to the consumer, or did half go to the consumer while half was a temporarily higher profit margin? Is that something you have done in the past or could you look into that for the committee?

Govindadeva Bernier, Director, Budgetary Analysis, Office of the Parliamentary Budget Officer: We haven't looked into that in the past. However, I know there are some studies in the United States in which something similar has been done. If I remember correctly, the last study discussed 70% of the reduction going to the consumer, but it was in cases where there wasn't necessarily a supply shock. In the current situation, the increased prices stem from a supply shock caused by the war in Iran. In that case, though, economic theory would suggest that less of it will be passed on to the consumer because supply can't increase.

Senator Gignac: I see two things: When it's temporary and there's a supply shock, competition plays a much smaller role than when there's a permanent decline. If you had documentation and analysis, we would be interested.

The Deputy Chair: Are you going to send them to us? Thank you.

[English]

Senator Robinson: Thank you. In your PBO report on Spring Economic Update 2026, you mentioned how geopolitical uncertainty presents a downside risk to global growth and specifically highlight the conflict in the Middle East.

Now, most of your analysis deals with oil pricing, but I'm wondering if you've studied the impact this conflict will have on global fertilizer supply, as the Strait of Hormuz allows for the passage of approximately a third of global fertilizer volumes. Canada remains the only G7 country to maintain tariffs on Russian fertilizer, harming Canada's ability to be competitive in food production, doing the direct opposite of facilitating trade and commerce. Food security is tied to stable fertilizer supply, and we know food security will be defined for the purposes of Divisions 7 and 8 in Bill C-30.

Ms. Ryan: Factually, we have not done a study of that implication. I think that it's clear that type of price increase and the type of variability that it involves for producers will certainly

Le sénateur Gignac : Au sujet du projet de loi C-30, votre analyse est plutôt axée sur la taxe d'accise. Quel est votre point de vue? Est-ce que, par le passé, ce sont finalement les pétrolières qui ont augmenté leur marge bénéficiaire?

Avez-vous fait une analyse historique quand les gouvernements ont opté pour des baisses temporaires de taxe d'accise? Cela a-t-il été transmis au consommateur, ou la moitié au consommateur et la moitié comme marge bénéficiaire temporairement plus élevée? Est-ce une chose que vous avez faite par le passé ou pourriez-vous vous pencher sur cette question pour le comité?

Govindadeva Bernier, directeur, Analyse budgétaire, Bureau du directeur parlementaire du budget : Nous ne nous sommes pas penchés là-dessus par le passé. Par contre, je sais qu'il existe certaines études aux États-Unis dans lesquelles a été fait quelque chose de semblable. Si je me souviens bien, la dernière étude parlait de 70 % de la réduction qui allait au consommateur, mais c'était dans des cas où il n'y avait pas nécessairement un choc d'offre. Dans la situation actuelle, la hausse des prix provient d'un choc d'offre à cause de la guerre en Iran. Or, dans ce cas-là, la théorie économique nous dirait qu'une moins grande part sera transmise au consommateur parce que l'offre ne peut pas augmenter.

Le sénateur Gignac : Je vois deux choses : quand c'est un choc d'offre et que c'est temporaire, la concurrence joue alors beaucoup moins que lorsqu'il s'agit d'une baisse permanente. Si vous aviez de la documentation et une réflexion, nous serions preneurs.

Le vice-président : Vous allez nous les faire parvenir? Merci.

[Traduction]

La sénatrice Robinson : Merci. Dans votre rapport sur la mise à jour économique du printemps 2026, vous mentionnez que l'incertitude géopolitique risque de peser sur la croissance mondiale et soulignez en particulier le conflit au Moyen-Orient.

La majeure partie de votre analyse porte sur le prix du pétrole, mais je me demande si vous avez étudié l'incidence que ce conflit aura sur l'approvisionnement mondial en engrais, puisqu'environ un tiers des volumes mondiaux d'engrais transite par le détroit d'Ormuz. Le Canada demeure le seul pays du G7 à maintenir les droits de douane sur les engrais russes, ce qui nuit à sa capacité d'être concurrentiel dans la production alimentaire et fait le contraire de faciliter le commerce. La sécurité alimentaire est liée à un approvisionnement stable en engrais, et on sait que la sécurité alimentaire sera définie aux fins des sections 7 et 8 du projet de loi C-30.

Mme Ryan : En fait, nous n'avons pas mené d'étude sur ce sujet. Je pense qu'il est clair que ce type d'augmentation des prix et le type de variabilité que cela suppose pour les producteurs

have a number of effects on the industry, but it's not something that we've modelled so far. I appreciate the dynamics.

Senator Robinson: Certainly, what we see in Prince Edward Island is a very good fit as far as a fertilizer profile. It's something produced in Belarus, and it's incredibly well positioned for potato production. The fact that Canadian farmers on the East Coast cannot access this is incredibly detrimental to our competitive advantage.

In the spring economic update, one of the six bullet points under "Ensuring Food Security for Canadians" speaks to "Immediate expensing for greenhouses to supercharge food production." I asked this of officials yesterday, but they weren't able to give me an answer.

I'm wondering if you have looked at this in your study of the spring economic update and the provisions of Bill C-30. Have you done an analysis of the food production gap and how provisions in Bill C-30 will impact that gap?

Ms. Ryan: The short answer is we have not done a study of the food gap, but we have done past studies of the greenhouse measure. Mr. Bernier, do you want to speak to that?

Mr. Bernier: Not that one specifically. We did estimate other immediate expensing measures, but not the greenhouse specifically. Unfortunately, we don't have anything additional.

Senator Robinson: Thank you.

[Translation]

The Deputy Chair: Thank you.

Senator Oudar: It's my turn to welcome you; I also have questions about the Canada Pension Plan. I heard your previous answers, but I'm going to direct you to a more specific provision in the act. I don't know if you have looked into this.

I have some concerns about an exception made under clause 44, which excludes section 114 of the Pension Act. Section 114 requires the government to conduct an actuarial study every time it amends the pension plan. This means that, to avoid doing the actuarial study, the government created a provision in the act to exempt itself from that obligation. The government is going off the 32nd actuarial report, which establishes that the plan is actuarially sound. However, if that's the case, why did the government feel the need to exempt itself? I'll take my question further: Isn't this a dangerous precedent? We're talking about a rate reduction today, but if it's necessary

auront des effets sur l'industrie, mais nous n'avons pas encore modélisé cela. Je comprends la dynamique.

La sénatrice Robinson : Ce qu'on constate à l'Île-du-Prince-Édouard, c'est que ces engrais correspondent parfaitement à la composition des engrais recherchés. Les engrais qui sont produits au Bélarus sont extrêmement bien adaptés pour la production de pommes de terre. Le fait que les agriculteurs canadiens de la côte Est n'y aient pas accès nuit énormément à leur avantage concurrentiel.

Dans la mise à jour économique du printemps, l'un des six points sous la rubrique « Assurer la sécurité alimentaire des Canadiens » porte sur la « Passation en charges immédiate pour les serres pour propulser la production alimentaire ». J'ai posé la question aux fonctionnaires hier, mais ils n'ont pas été en mesure de me répondre.

Je me demande si vous avez examiné cette question dans le cadre de votre étude de la mise à jour économique du printemps et des dispositions du projet de loi C-30. Avez-vous mené une analyse sur le déficit de production alimentaire et l'incidence des dispositions du projet de loi C-30 sur ce déficit?

Mme Ryan : La réponse courte, c'est que nous n'avons pas fait d'étude sur le déficit de production alimentaire, mais nous avons déjà mené des études sur la mesure concernant les serres. Monsieur Bernier, voulez-vous en parler?

M. Bernier : Nous n'en avons pas mené sur cette question précisément. Nous avons évalué d'autres mesures de passation en charges immédiate, mais pas concernant les serres précisément. Malheureusement, nous n'avons rien de plus à ajouter.

La sénatrice Robinson : Merci.

[Français]

Le vice-président : Merci.

La sénatrice Oudar : À mon tour de vous souhaiter la bienvenue; j'ai également des questions sur le Régime de pensions du Canada. J'ai entendu vos réponses précédentes, mais je vais vous amener vers une disposition plus précise de la loi. Je ne sais pas si vous vous êtes penchés sur cela.

J'ai une certaine inquiétude par rapport à une exception qui est faite concernant l'article 44, qui exclut l'article 114 de la Loi sur les pensions. L'article 114 oblige le gouvernement à faire une étude actuarielle chaque fois qu'il modifie le régime de pension. Alors, pour ne pas faire l'étude actuarielle, il a créé une disposition dans la loi pour s'exclure de cette obligation. Le gouvernement se base sur le 32^e rapport actuariel, qui établit qu'il y a une viabilité actuarielle. Mais si c'est le cas, pourquoi a-t-il eu le besoin de s'exclure? Je vais plus loin dans ma question : n'est-ce pas dangereux comme précédent? Aujourd'hui, on parle d'une réduction du taux, mais s'il faut

to exclude an actuarial study to increase the premium next time, aren't we setting a precedent that will affect not only the plan itself, but workers' rights as well?

Ms. Ryan: I will also say, senator, that we have not done a study on this specific aspect. In terms of governance, I would say that it's good practice to keep an actuarial eye on changes and forecasts that remain correct.

Senator Oudar: It may be best to take a look at the exceptions that are created in bills, because they set precedents. If the 32nd report establishes actuarial soundness today, that may not always be the case in the coming years. It's always dangerous to set precedents.

Have you also evaluated the changes to the maximum amount for labour mobility, which is going from \$4,000 to \$10,000, that is, the reduction of the distance between a permanent residence and a temporary work location? This is a more specific issue in Quebec, because it is already an integral part of collective agreements in the construction sector, but do you have an opinion on that?

Louis Perrault, Director of Policy, Office of the Parliamentary Budget Officer: In 2022, a cost estimate was released for this purpose. However, at the time, it focused more on the change in distance from 150 km to 120 km, and there was no limit, so to speak, ranging from \$4,000 to \$10,000. It would be possible to modify the analysis to examine this in greater detail. As for whether there is an analysis specifically on this point, no, but the level of funding indicated in the Spring Economic Update seems relatively reasonable.

Senator Oudar: Thank you.

Senator Hébert: In the report you published on May 4, just before the third table, one sentence bothered me somewhat when you discussed the new sovereign wealth fund. Here it is:

The new sovereign wealth fund is expected to increase net borrowing by \$25 billion in the medium term and raise interest costs on public debt by the same amount.

This means that the \$25 billion in net borrowing will increase by the same amount, i.e., \$25 billion. As for the interest costs on public debt, I'm trying to understand how that could happen, so I went to look at the English version of the report.

There's something I don't understand, or there's a problem. In English, it says "commensurately." That means proportionally,

exclure une étude actuarielle pour hausser une cotisation la prochaine fois, ne sommes-nous pas en train de créer un précédent qui affectera non seulement le régime même, mais les droits des travailleurs aussi?

Mme Ryan : Je vais dire également, madame la sénatrice, qu'on n'a pas fait une étude de cet aspect précis. Je dirais qu'en matière de gouvernance, c'est une bonne pratique de garder l'œil actuariel sur des changements et des prévisions qui demeurent corrects.

La sénatrice Oudar : Il faudrait peut-être porter un regard sur les exceptions qui se créent dans des projets de loi, parce que cela crée des précédents. Aujourd'hui, si le 32^e rapport établit une viabilité actuarielle, cela ne sera peut-être pas toujours le cas dans les prochaines années. C'est toujours dangereux de créer des précédents.

Avez-vous aussi évalué les modifications relatives au montant maximal pour la mobilité de la main-d'œuvre, qui passe de 4 000 à 10 000 \$, soit la réduction de la distance entre la résidence permanente et le lieu de travail temporaire? C'est une question plus particulière au Québec, parce que cela fait déjà partie intégrante des conventions collectives du secteur de la construction, mais avez-vous une opinion à cet effet?

Louis Perrault, directeur des politiques, Bureau du directeur parlementaire du budget : En 2022, une estimation de coûts est parue à cet effet. Cependant, à l'époque, c'était plus sur le changement de distance entre 150 km à 120 km, puis il n'y avait pas de limite, si l'on veut, de 4 000 à 10 000 \$. Ce serait possible de modifier l'analyse pour regarder cela plus en détail. À savoir s'il y a une analyse exactement sur cela, non, mais le niveau des fonds indiqué dans l'énoncé économique du printemps semble relativement raisonnable.

La sénatrice Oudar : Merci.

La sénatrice Hébert : Dans le rapport que vous avez publié le 4 mai, juste avant le 3^e tableau, une phrase m'a quelque peu dérangée, lorsque vous parlez du nouveau fonds souverain. Voici :

Le nouveau fonds souverain devrait accroître les emprunts nets de 25 milliards de dollars à moyen terme et augmenter d'autant les frais d'intérêts de la dette publique.

Cela veut dire que les 25 milliards de dollars d'emprunts nets vont augmenter d'autant, donc de 25 milliards de dollars. Pour les frais d'intérêt de la dette publique, j'essaie de comprendre comment cela pouvait arriver, donc je suis allée voir la version anglaise du rapport.

Il y a quelque chose que je ne comprends pas ou il y a un problème. En anglais on dit « *commensurately* ». Ça veut dire de

not “equally.” I don’t want to nitpick, but did I misunderstand, or is there another translation error here?

Ms. Ryan: There is a translation issue. There is an issue regarding how debt is handled. Can we separate the issues of translation and debt handling?

Senator Hébert: I understand that the sovereign wealth fund will increase borrowing by 25 billion?

Ms. Ryan: Yes.

Senator Hébert: It won’t increase debt service by \$25 billion?

Ms. Ryan: No, no, that’s it.

Senator Hébert: So, I understand that this is a translation error. I think it would be worth doing a careful proofread. I think we all agree that we have a lot of respect for the work you do and that we just want to ensure we maintain a certain level of confidence in the French versions, not in your work.

Ms. Ryan: Of course, yes.

Senator Hébert: Thank you, Ms. Ryan. I would like to follow up on the question raised by my colleague, Senator Oudar. Witnesses told us this week that, with regard to labour mobility, the measures regarding the 4,000 to 10,000 range and the change in mileage would not make much of a difference.

Do you have a different perspective? In your opinion, what will be the impact of this measure in terms of the number of workers?

Mr. Perrault: We should take a closer look at the distribution and request data from the Canada Revenue Agency to determine whether most people are claiming the maximum \$4,000 or if the amount is well below the limit.

I haven’t looked at the latest data on this. If the majority of people claim close to \$4,000 or less, raising the limit to \$10,000 might not make much of a difference. If most people are claiming \$4,000, potentially, raising the limit from \$4,000 to \$10,000, we could expect . . . Basically, we could always use a rule of thumb. Right now, I don’t know the exact line item in tax expenditures by heart, but I don’t think it’s very expensive. At worst, we could double the amount, and if that fits within the finance estimate, it would be a good assessment.

Senator Hébert: Is this effective in achieving the desired effect in terms of the workforce?

façon proportionnelle et non pas « *equally* ». Je ne veux pas faire d’acharnement linguistique, mais est-ce que j’ai mal compris ou y a-t-il une erreur de traduction encore ici?

Mme Ryan : Il y a une question de traduction. Il y a une question de fonctionnement du traitement de dette. Est-ce qu’on peut séparer les questions de traduction et de traitement de dette?

La sénatrice Hébert : Je comprends que le fonds souverain va accroître les emprunts de 25 milliards?

Mme Ryan : Oui.

La sénatrice Hébert : Il n’augmentera pas de 25 milliards le service de la dette?

Mme Ryan : Non, non, c’est ça.

La sénatrice Hébert : Donc, je comprends que c’est une erreur de traduction. Je pense que ça vaudrait la peine de faire une relecture attentive. Je pense qu’on est tous d’accord pour dire qu’on a beaucoup d’estime pour les travaux que vous faites et qu’on veut juste s’assurer qu’on maintient un certain niveau de confiance dans les versions françaises, et non pas vos travaux.

Mme Ryan : Évidemment, oui.

La sénatrice Hébert : Merci, Madame Ryan. Je voudrais poursuivre sur la question de ma collègue, la sénatrice Oudar. Des témoins nous ont dit cette semaine qu’en ce qui a trait à la mobilité de la main-d’œuvre, les mesures du 4 000 à 10 000 et le changement dans le kilométrage ne changeraient pas grand-chose.

Avez-vous une perspective différente? Selon vous, quels seront les impacts de cette mesure en termes de nombre de travailleurs?

M. Perrault : Il faudrait regarder un peu la distribution et demander les données à l’Agence du revenu pour savoir si la plupart de gens demandent le maximum de 4 000 \$ ou si c’est bien en dessous de la limite.

Je n’ai pas regardé les nouvelles données liées à cela. Si la majorité des gens demandent près de 4 000 \$ ou moins, l’augmentation à 10 000 \$ ne serait peut-être pas importante. Si la plupart demande 4 000 \$, potentiellement, l’augmentation de la limite de 4 000 \$ à 10 000, on pourrait s’attendre... Dans le fond, on pourrait toujours faire une règle de pouce. Présentement, je ne connais pas par cœur la ligne exacte dans les dépenses fiscales, mais je pense que ce n’est pas très dispendieux. Au pire, on pourrait doubler le montant et si cela rentre dans l’estimation de finance, ce serait une bonne évaluation.

La sénatrice Hébert : Est-ce efficace sur l’effet recherché en termes de main-d’œuvre?

Mr. Perrault: That's an excellent question. I don't have access to the data.

Senator Hébert: It might be interesting to have them, eventually.

[English]

Senator Papatello: Nice to see you here. Thanks for coming this evening. I know there's a hockey game going on right now. Everyone probably has their eye on their Apple phone or something. Is that an Apple phone? I'm teasing.

There's one element in the spring economic update commentary that you provided, which I'll read to you quickly:

Regarding housing, affordability and support for the housing supply remain central in the 2026 SEU, but no specific targets for the pace of homebuilding are provided. This is notable in the context of housing starts and population growth losing momentum since Budget 2025.

Do you also do a review of immigration? There's been such a dramatic change in the course of one year. Even if the housing starts have slowed, the immigration pace has also virtually stopped.

If I look at my own community at home, which had such a massive number of students and non-permanent residents especially, it is like a whole cast who are now not there. How do you compare that when you are looking at population and housing starts? Shouldn't you be commenting, too, on the change of the environment in total?

Ms. Ryan: Thanks for that, senator.

In the past, the Office of the Parliamentary Budget Officer performed a similar exercise to what you're talking about, which was to estimate the number of housing starts that would be required to meet the demand in Canada.

That analysis was based on a demographic modelling of things like the extent to which people of certain age groups would be moving out and seeking housing, and the extent to which those groups would be growing. That took into account things like forward immigration plans and so on.

The work that we undertook found a housing gap within 10 years and, based on projections of what housing starts would be over that period, in the order of 690,000 units. That work is on record and publicly available in terms of that gap.

Senator Papatello: That 690,000 is what would be there, not what the requirement is, correct?

M. Perrault : C'est une excellente question. Je n'ai pas accès aux données.

La sénatrice Hébert : Cela serait peut-être intéressant de les avoir, éventuellement.

[Traduction]

La sénatrice Papatello : Je suis ravie de vous voir. Merci d'être venus ce soir. Je sais qu'il y a un match de hockey en cours. Tout le monde garde sans doute un œil sur son téléphone Apple ou autre. Est-ce un téléphone Apple? Je vous taquine.

Je vais vous lire rapidement un passage de votre commentaire sur la mise à jour économique du printemps :

En ce qui concerne le logement, l'accessibilité financière et le soutien à l'offre de logements demeurent au cœur de la MEP 2026, mais on n'y propose pas de cibles précises concernant le rythme de construction de logements. Cela est important à souligner, d'autant plus que les mises en chantier et la croissance démographique perdent de la vitesse depuis le budget de 2025.

Faites-vous aussi un examen de l'immigration? Il y a eu un changement tellement radical en un an. Les mises en chantier ont ralenti, mais le rythme de l'immigration s'est pratiquement arrêté.

Si je regarde ma propre collectivité, qui comptait un grand nombre d'étudiants et de résidents non permanents en particulier, c'est comme s'ils avaient tous disparu. Comment procédez-vous pour faire des comparaisons quand vous examinez la population et les mises en chantier? Ne devriez-vous pas parler aussi des changements dans tout l'environnement?

Mme Ryan : Merci, sénatrice.

Par le passé, le Bureau du directeur parlementaire du budget a fait un exercice semblable à celui dont vous parlez, qui consistait à estimer le nombre de mises en chantier nécessaires pour répondre à la demande au Canada.

Cette analyse était fondée sur une modélisation démographique de divers éléments, comme la mesure dans laquelle les personnes de certains groupes d'âge déménageraient et chercheraient un logement, et la mesure dans laquelle la taille de ces groupes augmenterait. On tenait compte d'éléments comme les plans d'immigration à venir, etc.

L'analyse a mis en évidence un déficit de logements sur une période de 10 ans qui, selon les projections du nombre de mises en chantier au cours de cette période, s'élèverait à environ 690 000 unités. Cette analyse est accessible au public.

La sénatrice Papatello : Le chiffre de 690 000 correspond au déficit prévu, et non à ce qui est nécessaire, n'est-ce pas?

Ms. Ryan: That is the requirement.

Senator Papatello: Okay.

Ms. Ryan: So the analysis took into account how many housing starts we expect to see over that period, what family formation will look like and what the demographics look like, accounting for expected changes in immigration, and still found that sizable gap.

Senator Papatello: I am thinking that anyone doing actuarial work wouldn't foresee a sudden policy change that would have such a dramatic change in population literally overnight. That is continuing even today. I think that would be a very different picture in terms of need.

Our previous witness was suggesting that they have all the labour workforce required for what our country needs. Then we see something that's going to potentially create 100,000 more just in the trades. So Canada's issue is the people aren't necessarily where the work is, so there's this constant movement. The same is true with housing starts, that where the housing starts are is not necessarily where people are or where they need to be.

I wonder if you couldn't have that kind of reflection in your reporting because there will be some areas that are not going to fall — it's so generic that it almost isn't real for any province if it's at this high a level.

Ms. Ryan: For sure.

Senator Papatello: So I don't know if you should be more detailed almost regionally, at least maybe the four regions of Canada, because if the same is true on the workforce side, it absolutely will be true on the housing side as well.

Ms. Ryan: For sure.

Senator Papatello: That might provide good guidance in which projects are selected, and in what priority, as opposed to writ large generally for Canada. That doesn't really help.

Ms. Ryan: For sure. We see things fairly similar, senator.

The exercise of trying to take stock of all of the capital investment the government is going to put into the economy over the next 5 and 10 years has laudable goals to build infrastructure for Canada and make sure we're world-class and world-leading; those are all goals that I think stand up very well.

Mme Ryan : Il correspond à ce qui est nécessaire.

La sénatrice Papatello : D'accord.

Mme Ryan : L'analyse a tenu compte du nombre de mises en chantier prévues pendant cette période, des projections sur la composition des familles et des différents groupes démographiques, ainsi que des changements qui devraient se produire en immigration, mais elle a tout de même révélé cet écart important.

La sénatrice Papatello : À mon avis, aucune analyse actuarielle ne pourrait prévoir un virage stratégique soudain qui entraîne littéralement du jour au lendemain des changements démographiques aussi draconiens. Les effets se font sentir encore aujourd'hui. Je pense que les besoins seraient très différents dans ce contexte.

Un des témoins a dit pendant la première portion de la réunion que le Canada avait la main-d'œuvre nécessaire pour répondre aux besoins au pays. Pourtant, le gouvernement a annoncé un programme qui vise à recruter et à former 100 000 travailleurs seulement dans les métiers spécialisés. Il faut donc en déduire que le problème au Canada, c'est que les gens ne sont pas nécessairement là où se trouve le travail. Il y a donc un mouvement constant. Ce décalage s'applique aussi aux mises en chantier, qui ne sont pas nécessairement là où sont les gens et où il y a un besoin.

Je me demandais si vous pouviez présenter cette réflexion dans vos rapports afin de faire état de tous les pans de la réalité — ces analyses à haut niveau produisent des résultats tellement génériques qu'ils en sont quasiment irréels à l'échelle des provinces.

Mme Ryan : C'est vrai.

La sénatrice Papatello : Ce serait bien si vous pouviez obtenir des résultats par région, ou au moins pour chacune des quatre grandes régions au Canada, parce que si le constat vaut pour la main-d'œuvre, il vaut également pour le logement.

Mme Ryan : C'est exact.

La sénatrice Papatello : Les résultats aideraient à sélectionner les projets et à établir les priorités au lieu de travailler à partir d'un portrait d'ensemble pour le Canada, qui n'est pas vraiment utile.

Mme Ryan : Nous partageons le même point de vue, sénatrice.

L'exercice consistant à faire le point sur tous les investissements en capital que le gouvernement compte injecter dans l'économie au cours des 5 et des 10 prochaines années a des objectifs louables tels que la construction d'infrastructures au Canada et son positionnement comme chef de file de calibre mondial. Ces objectifs tiennent très bien la route à mon avis.

The issue is the availability of that detailed planning information on how all these projects will play out in different regions, with what timing, with what draw for skilled labour in a context where the government is moving on an ambitious defence agenda that will have a certain demographic pull for skilled labour in a context of retirements.

Similarly, the desire to kick-start housing will draw on that same labour pool, as will the major projects initiatives. Then there are other measures being undertaken by the private sector and so on.

That's in a context where retirements are continuing within a fixed population, as you've set forward. So that aspect of being able to understand what the government's actual plans are within these higher-level objectives absolutely would benefit from that specificity by region, timing and project.

Senator Papatello: Is that your office then who does that and reaches out to where you get that level of data, whether that is going to be Statistics Canada or workforce organizations?

Ms. Ryan: The starting point is to know what the government is specifically going to spend money on — for example, the defence strategies, the major project strategies and so on.

We can start to build the models once we have more detailed plans for how the government's generally framed strategies will turn into actual plans and implementation and rollout. It is critical to do that work, and it's not yet specified, either in the public domain or to the extent that we've been able to get it from departments.

The Deputy Chair: Thank you.

Senator Cardozo: I want to ask about the labour mobility deduction for tradespeople. What this bill does is increase the annual limit on expenses from 4,000 to 10,000. Do you think it is a warranted increase? How many people will be helped? What will be the cost of this?

Mr. Perrault: The number of people who can be helped is something we would need to look at. As for the question of whether it is warranted, that is definitely a policy question that, ideally, we don't look at.

But it's something that we could definitely estimate in terms of cost to the government.

Senator Cardozo: At this point you haven't done that —

Mr. Perrault: No. The closest thing we have is a report from 2022 that looked at the change into the future without a cap.

Le problème est le manque d'informations détaillées sur la planification concernant les phases et les échéanciers de la mise en œuvre des projets dans différentes régions de même que le recrutement de main-d'œuvre spécialisée dans un contexte où le gouvernement lance une stratégie ambitieuse de défense qui attirera de la main-d'œuvre qualifiée dans un contexte de départs à la retraite.

De plus, les projets souhaités de mises en chantier puiseront dans le même bassin de main-d'œuvre. C'est là où pigeront aussi les initiatives de grands projets. Il faudra aussi tenir compte d'autres facteurs tels que les mesures prises par le secteur privé.

Ce sera dans un contexte où les départs à la retraite se poursuivent au sein d'une population fixe, comme vous l'avez indiqué. Une analyse selon la région, les échéanciers et les projets aiderait assurément à comprendre quels plans concrets le gouvernement associe à ces grands objectifs.

La sénatrice Papatello : Est-ce votre bureau qui fait ces analyses et qui entreprend des démarches pour obtenir ce niveau de données, que ce soit auprès de Statistique Canada ou des organismes de recherche sur la main-d'œuvre?

Mme Ryan : Le point de départ est de savoir à quoi au juste seront affectées les dépenses du gouvernement — par exemple, les stratégies de la défense et les stratégies des grands projets.

Nous mettons au point les modèles une fois que nous obtenons des détails sur la manière dont les grandes orientations stratégiques se transposeront en plans concrets de même que sur les phases de déploiement et de mise en œuvre. Ce travail est essentiel, mais aucune précision à cet effet n'a été rendue publique ou n'a été fournie à mon bureau par les ministères.

Le vice-président : Merci.

Le sénateur Cardozo : Ma question porte sur la déduction pour la mobilité de la main-d'œuvre pour les gens de métier. Le projet de loi fait passer la limite annuelle des dépenses de 4 000 \$ à 10 000 \$. Pensez-vous que cette augmentation est nécessaire? Combien de personnes recevront ce soutien? Quel en sera le coût?

M. Perrault : Le nombre de personnes qui recevront du soutien est une chose sur laquelle nous devons nous pencher. Quant à savoir si cette mesure est nécessaire ou non, c'est une question stratégique qui ne fait pas partie de notre mandat.

Cela dit, nous sommes en mesure de faire une estimation du coût pour le gouvernement.

Le sénateur Cardozo : Pour l'instant, vous n'avez pas fait cette estimation.

M. Perrault : Non. Le travail qui s'en rapproche le plus est un rapport qui date de 2022 qui prévoyait les changements que produirait un retrait du plafond.

Senator Cardozo: I'm interested in without a cap as well, because, as you will probably be aware, there was a private member's bill that made it quite far in the last Parliament that looked at not having a cap.

Mr. Perrault: For this one, the private member's bill, Bill C-241, the cost at the time was expected to be \$9 million in 2025-26, with a large degree of uncertainty. The estimate right now, for the spring economic update for 2026, is roughly \$1 million a year. So there is a delta, definitely, regarding having a cap or not.

Senator Cardozo: So it is a really small amount.

Mr. Perrault: Yes. At least the finance estimate is quite small. However, it's something we would need to look into and brush up the model with new data.

Senator Cardozo: With regard to the part in the bill about extending the Home Buyers' Plan, where the bill would make it easier for people to buy homes, do you look at whether that is a viable approach? Does it make it too easy for people to buy a home? And by that, I mean are people who can't really afford it encouraged to buy a home when they can't afford it over the long term?

Ms. Ryan: We are currently building out a fairly comprehensive modelling exercise for the Senate that will look at a number of different housing measures that have been announced, in terms of where we think there will be impact, value for money and that type of thing.

For the Home Buyers' Plan to date, Mr. Perrault could speak to work that we've done in terms of modelling it, but that sense of design parameters and whether these are people that have an ability to pay back the loans and so on, I would anticipate that is outside of the scope of our past work.

Mr. Perrault: We did look at that when we introduced the First Home Savings Account, so we do have data, and also previous exercises related to the Home Buyers' Plan. So it's something that we could do. It would take, again, some more data that we would require to look at this.

The cost of this, of course, is the deferrals. So, potentially, people are, instead of paying back the Home Buyers' Plan, they are putting the money in an RRSP. Technically, that is a cost. And then how many people will default? That is also something that we could definitely ask. If they are not paying back the Home Buyers' Plan, what is the share of people and how much would they pay? That is something we can ask in terms of getting updated data to come up with an answer to your question.

Le sénateur Cardozo : Je m'intéresse au retrait du plafond parce que comme vous le savez probablement, un projet de loi d'initiative parlementaire qui proposait cette mesure a franchi plusieurs étapes à la dernière législature.

M. Perrault : Au moment du dépôt du projet de loi d'initiative parlementaire C-241, le coût prévu était de 9 millions de dollars en 2025-2026, mais avec un niveau élevé d'incertitude. Selon les estimations prévues pour la mise à jour économique du printemps de 2026, le coût se chiffrerait à environ 1 million de dollars par année. Il y a donc un écart selon la présence ou non d'un plafond.

Le sénateur Cardozo : Le montant est donc relativement petit.

M. Perrault : Oui. Les estimations financières sont très faibles. Toutefois, nous devons nous y pencher et ajuster le modèle selon les nouvelles données.

Le sénateur Cardozo : Au sujet des dispositions du projet de loi qui prolongeraient le Régime d'accession à la propriété, ou RAP, afin d'aider les gens à s'acheter une maison, évaluez-vous si cette mesure est viable? Rend-elle trop facile l'achat d'une maison? Autrement dit, cette mesure encourage-t-elle des personnes qui ne pourront pas soutenir un prêt hypothécaire à long terme à s'acheter une maison?

Mme Ryan : Nous sommes en train de mettre au point un exercice de modélisation assez exhaustif qui fournira au Sénat des projections sur des aspects comme la rentabilité et les effets variés d'un certain nombre de mesures liées au logement qui ont été annoncées.

Quant au RAP, M. Perrault pourrait parler du travail de modélisation que nous avons fait, mais je pense que des choses comme les paramètres de conception et la capacité des acheteurs de rembourser les prêts dépassent la portée du travail que nous avons fait.

M. Perrault : Nous nous sommes penchés sur ces questions lorsque nous avons présenté notre analyse du compte d'épargne libre d'impôt pour l'achat d'une première maison — nous avons donc des données — et dans le cadre d'exercices antérieurs sur le RAP. C'est quelque chose que nous pouvons faire, mais à condition, encore une fois, d'obtenir des données supplémentaires.

Le coût de cette mesure serait, bien entendu, les reports. Au lieu de rembourser leur RAP, les gens mettront peut-être leur argent dans un REER. Techniquement, c'est un coût. Il faudrait aussi demander combien de personnes se trouveront en défaut de paiement. Quelle est la proportion de personnes qui ne rembourseront pas leur RAP et combien paieraient-ils? Nous pouvons demander des données à jour afin de vous fournir une réponse.

Senator Cardozo: Just on the labour mobility deduction, if I can go back to that, I'm surprised at the small amount that this is going to cost. This has been a project that has been years in the making.

Is part of the reason that it's such a small cost because maybe not enough people know about it?

Mr. Perrault: Salience of policy is always a good question. I'm not intimately familiar with the data with respect to that question. But, again, if that is of interest to the committee, it is something we could definitely look into and try to at least explain the size and cost of that policy. That is something that we can do and is in our wheelhouse to do.

Senator Cardozo: Thank you very much.

Senator Robinson: We have provisions in Bill C-30 that extend EI supports for seasonal workers until October 2028. The purpose of these provisions is to help retain highly skilled, experienced workers in regions where off-season employment opportunities are scarce by providing a financial bridge between the on- and off-seasons.

The Canadian Agricultural Human Resource Council, or CAHRC, estimated that in 2022, labour shortages resulted in \$3.5 billion in lost sales or missed sales for primary production. That doesn't even take into account the value that was lost in processing that we didn't get to do because we didn't get to produce those primary products.

In the same analysis, CAHRC projected both a 15% labour gap and over 85,000 retirements in the sector by 2030. Do you have any estimates for us on how these new EI measures could help shrink the labour gap or what their economic impact would be on sales?

Ms. Ryan: We haven't done an analysis like that for this measure.

Senator Robinson: I keep asking you questions you have to say "no" to. I'm sorry. That is it for me.

[Translation]

The Deputy Chair: Thank you very much, Ms. Ryan, to you and your team. We have a very high level of confidence in your organization, but our expectations are also very high, as you have seen tonight, regarding the information you can provide us.

I would like to thank everyone for their co-operation: the clerk, the analysts. Thank you.

Le sénateur Cardozo : Pour revenir à la déduction pour la mobilité de la main-d'œuvre, je suis surpris du coût minime. Ce projet a pris des années à voir le jour.

Le coût est-il minime parce que trop peu de gens sont au courant du programme?

M. Perrault : La visibilité des politiques est toujours une bonne question. Je ne connais pas très bien les données sur le programme, mais, comme je le disais, si le comité le souhaite, nous pourrions nous y pencher et au moins essayer d'expliquer la portée et le coût de la politique. C'est quelque chose que nous pouvons faire et qui est dans nos cordes.

Le sénateur Cardozo : Merci beaucoup.

La sénatrice Robinson : Des dispositions du projet de loi C-30 prolongent les prestations d'assurance-emploi versées aux travailleurs saisonniers jusqu'en octobre 2028. Ces dispositions ont pour objet d'aider à retenir les travailleurs hautement qualifiés et les travailleurs expérimentés dans les régions où les occasions d'emploi hors-saison sont rares en leur offrant un soutien financier entre les saisons de travail.

Le Conseil canadien pour les ressources humaines en agriculture a estimé qu'en 2022, les pénuries de main-d'œuvre ont coûté 3,5 milliards de dollars en ventes perdues ou manquées dans le secteur de production primaire. Ces coûts ne tiennent même pas compte de la valeur perdue en raison de la transformation qui n'a pas été effectuée en raison de la faible production de produits primaires.

Les projections réalisées par le conseil dans le cadre de son analyse indiquent un manque de main-d'œuvre de 15 % et plus de 85 000 départs à la retraite dans le secteur d'ici 2030. Avez-vous des estimations à nous fournir sur la manière dont les nouvelles mesures d'assurance-emploi pourraient aider à réduire le manque de main-d'œuvre ou sur leurs conséquences économiques sur les ventes?

Mme Ryan : Nous n'avons pas réalisé d'analyse sous cet angle concernant cette mesure.

La sénatrice Robinson : Je suis désolée de vous poser des questions auxquelles vous devez invariablement répondre par non. Ce sera tout pour moi.

[Français]

Le vice-président : Merci beaucoup, madame Ryan, à vous et à votre équipe. On a un très haut niveau de confiance envers votre organisation, mais nos attentes sont aussi très élevées, comme vous l'avez constaté ce soir, quant à ce que vous pouvez nous fournir comme informations.

Je remercie la collaboration de tout le monde : la greffière, les analystes. Merci.

(The committee adjourned.)

(La séance est levée.)
