

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 1, 2024

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 6:49 p.m. [ET] to study Bill S-273, An Act to declare the Chignecto Isthmus Dykeland System and related works to be for the general advantage of Canada.

Senator Leo Housakos (*Chair*) in the chair.

The Chair: Honourable colleagues, welcome. Today, we are looking at Bill S-273, An Act to declare the Chignecto Isthmus Dykeland System and related works to be for the general advantage of Canada.

Before we get into the details of our study, I would like to make some remarks on the record that I've been asked to share with you. Before we begin, I would like to remind all senators and other meeting participants of the following important preventative measures: To prevent disruption and potentially harmful audio feedback incidents during our meeting that could cause injuries, we remind all in-person participants to keep their earpieces away from all microphones at all times.

As indicated in the communiqué from the Speaker to all senators on Monday, April 29, the following measures have been taken to help prevent audio feedback incidents: All earpieces have been replaced by a model which greatly reduces the probability of audio feedback. The new earpieces are black in colour, whereas the former earpieces were grey. Please only use a black, approved earpiece. By default, all unused earpieces will be unplugged at the start of a meeting. When you are not using your earpiece, please place it face down on the middle of the round sticker that you have in front of you on the table, where indicated. Please consult the card on the table for guidelines to prevent audio feedback. Please ensure that you are seated in a manner that increases the distance between microphones. Participants must only plug-in their earpieces to the microphone console located directly in front of them. These measures are in place so that we can conduct our business without interruption and to protect the health and safety of all participants, including the interpreters.

Let's try to follow these guidelines, colleagues. I know that we've had some very bad incidents of translators having terrible damage to their ears, so please be cognizant of this.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 1^{er} mai 2024

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 49 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier le projet de loi S-273, Loi déclarant le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et ses ouvrages connexes comme étant des ouvrages à l'avantage général du Canada.

Le sénateur Leo Housakos (*président*) occupe le fauteuil.

Le président : Honorables collègues, bienvenue. Aujourd'hui, nous étudions le projet de loi S-273, Loi déclarant le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et ses ouvrages connexes comme étant des ouvrages à l'avantage général du Canada.

Avant d'entrer dans les détails de notre étude, j'aimerais formuler, aux fins du compte rendu, quelques commentaires qu'on m'a demandé de vous communiquer aujourd'hui. Avant de commencer, j'aimerais rappeler à tous les sénateurs et aux autres participants à la réunion les importantes mesures de prévention suivantes : pour empêcher les rétroactions acoustiques perturbatrices et potentiellement dommageables qui pourraient causer des blessures pendant notre réunion, nous rappelons à tous les participants en personne de tenir leurs oreillettes loin de tous les microphones, en tout temps.

Comme l'indique le communiqué de la Présidente adressé à tous les sénateurs le lundi 29 avril, les mesures suivantes ont été prises pour aider à prévenir les rétroactions acoustiques : toutes les oreillettes ont été remplacées par un modèle qui permet de réduire grandement la probabilité de rétroaction acoustique. Les nouvelles oreillettes sont noires, alors que les anciennes étaient grises. Veuillez n'utiliser que les oreillettes noires approuvées. Par défaut, toutes les oreillettes inutilisées seront débranchées au début d'une réunion. Lorsque vous n'utilisez pas votre oreillette, placez-la face vers le bas au milieu de l'autocollant rond qui se trouve devant vous à la table, à l'endroit indiqué. Veuillez consulter la carte sur la table pour obtenir des conseils de prévention des rétroactions acoustiques. Veuillez vous asseoir de manière à augmenter la distance entre les microphones. Les participants doivent brancher leur oreillette à la console du microphone située directement devant eux. Ces mesures sont en place pour que nous puissions mener nos travaux sans interruption et protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris les interprètes.

Essayons de suivre ces directives, chers collègues. Nous savons que de très graves incidents ont causé de terribles dommages aux oreilles des interprètes, alors je vous prie d'en être conscients.

Again, thank you to everyone for being here this evening. We are looking at Bill S-273, An Act to declare the Chignecto Isthmus Dykeland System and related works to be for the general advantage of Canada.

On our first panel, we have the pleasure of having our colleague, the Honourable Senator Jim Quinn, sponsor of the bill; and with him is his trusted policy adviser, Lyle Skinner, director of parliamentary affairs. Welcome to both of you.

Before we go to opening statements, I will ask my colleagues to briefly introduce themselves.

Senator Richards: Senator Dave Richards, from New Brunswick.

Senator Cuzner: Senator Cuzner, from Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Clement: Bernadette Clement from Ontario.

[*English*]

Senator Robinson: Mary Robinson, a senator from Prince Edward Island.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechéne: Julie Miville-Dechéne from Quebec.

[*English*]

Senator Cardozo: Andrew Cardozo, from Ontario.

Senator Dasko: Donna Dasko, a senator from Ontario.

The Chair: Thank you, colleagues.

We will start with a five-minute opening statement from Senator Quinn before we go to questions and answers. Senator Quinn, you have the floor.

Hon. Jim Quinn, sponsor of the bill: Thank you, chair and colleagues. I am honoured to be here today to sponsor Bill S-273, An Act to declare the Chignecto Isthmus Dykeland System and related works to be for the general advantage of Canada.

I wish to extend my appreciation to the senators who have contributed to the debate at second reading, illuminating why the Chignecto Isthmus and its associated protective infrastructure — the dikes and aboiteaux to mitigate rising sea levels — are of national interest to Canada. This debate underscores a

Encore une fois, merci à tout le monde d'être ici ce soir. Nous étudions le projet de loi S-273, Loi déclarant le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et ses ouvrages connexes comme étant des ouvrages à l'avantage général du Canada.

Pour notre premier groupe de témoins, nous avons le plaisir de recevoir notre collègue, l'honorable sénateur Jim Quinn, parrain du projet de loi; il est accompagné de son fidèle conseiller politique, Lyle Skinner, directeur des affaires parlementaires. Bienvenue à vous deux.

Avant de passer aux déclarations liminaires, j'inviterai mes collègues à se présenter brièvement.

Le sénateur Richards : Sénateur Dave Richards, je viens du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Cuzner : Sénateur Cuzner, je viens de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

La sénatrice Clement : Bernadette Clement, de l'Ontario.

[*Traduction*]

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

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechéne : Julie Miville-Dechéne, du Québec.

[*Traduction*]

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

La sénatrice Dasko : Donna Dasko, sénatrice de l'Ontario.

Le président : Merci, chers collègues.

Nous allons commencer par une déclaration liminaire de cinq minutes du sénateur Quinn avant de passer aux questions et aux réponses. Sénateur Quinn, la parole est à vous.

L'honorable Jim Quinn, parrain du projet de loi : Merci, monsieur le président et mesdames et messieurs. Je suis honoré d'être ici aujourd'hui pour parrainer le projet de loi S-273, Loi déclarant le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et ses ouvrages connexes comme étant des ouvrages à l'avantage général du Canada.

Je tiens à exprimer ma reconnaissance aux sénateurs qui ont contribué au débat en deuxième lecture, ce qui illustre pourquoi l'isthme de Chignecto et les infrastructures qui le protègent — les digues et les aboiteaux qui visent à atténuer la montée du niveau de la mer — présentent un intérêt national pour le

fundamental constitutional role of the Senate: to elevate matters that may seem local or regional but are indeed of national significance. This underscores the importance of senators introducing Senate public bills.

I also thank my colleagues on this committee for agreeing to study the Chignecto Isthmus as part of our study on the impacts of climate change on critical infrastructure in the transportation and communications sectors. The evidence received for that study highlighted how climate change and rising sea levels are an existential threat to the Chignecto Isthmus.

While my name is attached to this bill, it represents the collective aspirations of the four Atlantic provinces. It is a call for the federal government to fulfill its constitutional duties and acknowledge what is apparent to anyone travelling along the Trans-Canada Highway. As Senator Cotter highlighted in his remarks in the chamber, the Chignecto Isthmus serves as a crucial trade and transportation route holding national importance. Bill S-273 serves as a vehicle to advocate that safeguarding the Chignecto Isthmus aligns with the general interest of Canada.

The Maritime provinces, by virtue of their geography, stand at the forefront of Canada's most pressing existential threat in this century: climate change and rising sea levels. In fact, during our earlier committee work on climate change and its effects on critical infrastructure, we learned that a United Nations study identified North American locations most vulnerable to climate change effects. Colleagues may recall the number one location is New Orleans, and the number two is the Chignecto Isthmus area.

The protection of the Chignecto Isthmus from the aforementioned rising sea levels, as discussed earlier, holds profound implications. The Port of Halifax serves as a vital hub for interprovincial and international trade and commerce. It serves as a primary port for many trade lanes but also offers additional resilience as an alternative port in the face of disruptions that may happen elsewhere in Canada or in the eastern United States, whether such disruptions are natural or man-made. In other words, it serves as an alternate trade route.

While this bill invokes the declaratory power under section 92(10)(c) of the Constitution Act, 1867, transferring complete jurisdiction to the federal government, the legality of this power is clear. It is solely for Parliament, not the courts, to make the decision. However, the question before us is whether

Canada. Ce débat souligne le rôle constitutionnel fondamental du Sénat : élever les questions qui peuvent sembler de nature locale ou régionale, mais qui sont effectivement d'importance nationale. Cela témoigne de l'importance de la présentation de projets de loi d'intérêt public du Sénat par les sénateurs.

Je remercie également mes collègues du comité d'avoir accepté d'étudier l'isthme de Chignecto dans le cadre de notre étude de l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans les secteurs des transports et des communications. Les données probantes reçues pour cette étude ont montré à quel point les changements climatiques et la montée du niveau de la mer constituent une menace existentielle pour l'isthme de Chignecto.

Bien que mon nom soit rattaché au projet de loi, celui-ci représente les aspirations collectives de quatre provinces de l'Atlantique, qui exhortent le gouvernement fédéral à s'acquitter de ses fonctions constitutionnelles et à reconnaître ce que remarque quiconque voyage le long de la route Transcanadienne. Comme le sénateur Cotter l'a mentionné dans ses commentaires à la Chambre, l'isthme de Chignecto est une voie de commerce et de transport majeure d'importance nationale. Le projet de loi S-273 sert à défendre l'idée que la protection de l'isthme de Chignecto s'aligne sur l'intérêt général du Canada.

Les provinces maritimes, en raison de leur géographie, sont au premier rang de la menace existentielle la plus pressante que le Canada a connue au cours du siècle : le changement climatique et la montée du niveau de la mer. De fait, dans le cadre des travaux précédents du comité sur le changement climatique et ses effets sur les infrastructures essentielles, nous avons appris qu'une étude des Nations unies a désigné divers lieux de l'Amérique du Nord qui étaient les plus vulnérables aux effets du changement climatique. Les collègues se rappellent peut-être que le premier endroit est la Nouvelle-Orléans, et le deuxième, la région de l'isthme de Chignecto.

La protection de l'isthme de Chignecto contre l'élévation du niveau de la mer, déjà mentionnée, comme nous en avons parlé plus tôt, comporte de profondes répercussions. Le Port de Halifax sert de carrefour vital aux échanges et au commerce interprovinciaux et internationaux. Il agit essentiellement comme principal port pour de nombreuses voies commerciales, mais offre également une résilience supplémentaire en tant que port de rechange devant les perturbations qui peuvent se produire ailleurs au Canada ou dans l'Est des États-Unis, que celles-ci soient de cause naturelle ou humaine. Autrement dit, il sert de route commerciale de rechange.

Bien que le projet de loi invoque le pouvoir déclaratoire prévu à l'alinéa 92(10)c) de la Loi constitutionnelle de 1867, qui transfère la compétence absolue au gouvernement fédéral, la légalité de ce pouvoir est claire. Il appartient uniquement au Parlement, et non pas aux tribunaux, de prendre la décision.

Parliament should exercise its power in this instance. I firmly believe the answer is affirmative.

I think it important to point out both the provinces whose jurisdiction would be directly affected agree with Bill S-273 and the use of the declaratory powers. The Nova Scotia House of Assembly has unanimously passed a resolution urging the Parliament of Canada to pass Bill S-273, and Legislative Assembly of New Brunswick has a similar motion I expect to be debated in May. Our discussion with the provinces of Newfoundland and P.E.I. have also shown their support for this bill. Given trade flows to and from eastern Canada to the rest of North America, I have no doubt that there is not a province in this country that would not agree that the Chignecto Isthmus is of national importance.

Furthermore, it is worth noting that another bill in this parliament, Bill C-33, strengthening the port system and railway safety in Canada act, also invokes the declaratory power. Clause 99 of Bill C-33 declares terminals within ports as being for the general advantage of Canada. This serves as a contemporary example highlighting the ongoing relevance of the declaratory power in modern federal governance.

Colleagues, this is not a money bill. This bill proposes that Parliament consider invoking the declaratory power as described above. This gives the federal government jurisdiction over a piece of essential critical infrastructure which is in the general interest of Canada. Another consideration is that federal jurisdiction also brings stronger consultation requirements and environmental requirements.

Colleagues, as a senator from Atlantic Canada and as a long-serving public servant, my experience is that sometimes issues of national importance located in Atlantic Canada may be lost in the broader context of Canada. My reason for bringing this forward is to inform Parliament of the importance of this area while, at the same time, pressing that the area itself be treated in the same manner as other areas in our federation, notably when it involves issues that are, in fact, for the general advantage of Canada.

Honourable senators, once again, I extend my gratitude for your attention. My director of parliamentary affairs, Lyle Skinner, who is also a constitutional lawyer specializing in parliamentary and emergency management law, is with me here today to help answer any technical or legal related questions you may have in relation to the declaratory power of Bill S-273. I

Cependant, la question qui nous est soumise est celle de savoir si le Parlement devrait exercer son pouvoir dans ce cas-ci. Je crois fermement que la réponse est affirmative.

Je pense qu'il est important de souligner que les provinces dont la compétence pourrait être directement touchée sont favorables au projet de loi S-273 et à l'utilisation des pouvoirs déclaratoires. L'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse a adopté à l'unanimité une résolution pressant le Parlement du Canada d'adopter le projet de loi S-273, et l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick a présenté une motion similaire qui devrait être débattue en mai. Notre discussion avec les provinces de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard a également démontré leur soutien du projet de loi. Compte tenu des échanges commerciaux entre l'Est du Canada et le reste de l'Amérique du Nord, je suis convaincu qu'il n'y a pas une seule province dans notre pays qui ne reconnaisse pas l'importance nationale de l'isthme de Chignecto.

De plus, il convient de souligner qu'un autre projet de loi au Parlement, le projet de loi C-33, Loi visant à renforcer le réseau portuaire et la sécurité ferroviaire au Canada, invoque également le pouvoir déclaratoire. Selon l'article 99 du projet de loi C-33, les terminaux situés dans un port sont déclarés être des ouvrages à l'avantage général du Canada. Cela sert d'exemple contemporain soulignant la pertinence continue du pouvoir déclaratoire dans la gouvernance fédérale moderne.

Chers collègues, il ne s'agit pas d'un projet de loi de finances. Le projet de loi propose que le Parlement envisage d'invoquer le pouvoir déclaratoire, comme je l'ai décrit précédemment. Cela confère au gouvernement fédéral une compétence sur un élément des infrastructures essentielles qui est dans l'intérêt général du Canada. Un autre élément à considérer est que la compétence fédérale impose également des exigences plus strictes en matière de consultation et d'environnement.

Chers collègues, en tant que sénateur du Canada atlantique et fonctionnaire de longue date, j'ai appris de mon expérience que, parfois, les questions d'intérêt national situées dans le Canada atlantique peuvent se perdre dans le contexte élargi du Canada. Si je le mentionne, c'est pour informer le Parlement de l'importance de cette question tout en insistant pour qu'elle soit traitée de la même manière que les autres dans notre fédération, notamment lorsqu'il s'agit de questions qui sont en fait à l'avantage général du Canada.

Honorables sénateurs et sénatrices, encore une fois, je vous remercie de votre attention. Mon directeur des affaires parlementaires, Lyle Skinner, qui est également un avocat en droit constitutionnel spécialiste du droit parlementaire et de la gestion des urgences, m'accompagne ici aujourd'hui pour aider à répondre à toute question technique ou juridique que vous

also want to thank him for the excellent job he has done in helping provinces understand the role of the Senate in moving this bill forward.

Chair, I have left with the clerk two documents that I would like to table as exhibits, and they are the resolutions of the legislatures of Nova Scotia and of New Brunswick.

The Chair: Those will be distributed.

Senator Quinn: Thank you.

The Chair: We go to Q and A, beginning with our deputy chair, Senator Miville-Dechêne.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: Thank you, Senator Quinn, for your interest in the Chignecto Isthmus, which has become almost an obsession with this committee.

My question is specific. You were very clear that this is not a money bill. What is the point of this bill, then? In other words, is this bill just a direct or indirect way to ensure that the federal government pays 100% of the cost to fix the Chignecto Isthmus, which is in very poor condition?

Senator Quinn: Thank you for your question.

[*English*]

In fact, this bill is looking at that section of the Constitution I referred to as a tool in the constitutional toolbox, and it is for Parliament to decide whether that tool would be invoked to have jurisdiction given over to the provinces. At that point, there is a policy decision of the government to make with respect to what steps are taken next, whether they pay for part of it, all of it or percentages of it. To date, the federal government has talked about 50% contributions to the projects in the options that have been looked at. The main advantage, I believe, is jurisdictions of feds brings in a new dimension with respect to consultations, particularly with Aboriginal communities, and brings in more stringent environmental requirements. This tool has been used in other projects, such as the Champlain Bridge in Montreal, which followed that model, and in other examples and other projects in the country.

Senator Miville-Dechêne: At the same time, the situation is a little bit more complicated because this whole issue is in front of the courts. Obviously, Parliament is sovereign, but I'd like to

pourriez avoir concernant le pouvoir déclaratoire du projet de loi S-273. Je tiens également à le remercier de l'excellent travail qu'il a fait pour aider les provinces à comprendre le rôle du Sénat en vue de faire avancer ce projet de loi.

Monsieur le président, j'ai laissé auprès du greffier deux documents que j'aimerais déposer en tant que pièces, qui sont les résolutions des assemblées législatives de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick.

Le président : Ils seront distribués.

Le sénateur Quinn : Merci.

Le président : Nous passons maintenant aux questions et réponses, en commençant par notre vice-présidente, la sénatrice Miville-Dechêne.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci, sénateur Quinn, pour votre intérêt pour l'isthme de Chignecto, qui est presque devenu une obsession pour ce comité.

Ma question est précise. Vous avez dit que ce n'était pas un projet de loi de finances et vous avez été très clair à ce sujet. Or, à ce moment-là, quel est l'intérêt d'avoir ce projet de loi? En d'autres mots, ce projet de loi n'est-il pas une façon détournée ou indirecte de s'assurer que le gouvernement fédéral paie 100 % des dépenses pour remettre en ordre l'isthme de Chignecto, qui est dans un bien piètre état?

Le sénateur Quinn : Merci de votre question.

[*Traduction*]

En fait, le projet de loi considère cet article de la Constitution que j'ai mentionné comme outil dans la boîte à outils constitutionnelle, et il appartient au Parlement de décider si cet outil devrait être invoqué pour que la compétence soit cédée aux provinces. À l'heure actuelle, le gouvernement doit prendre une décision stratégique concernant les mesures à prendre, à savoir s'il en paie une partie, la totalité ou des pourcentages. À ce jour, le gouvernement a parlé de contributions d'environ 50 % aux projets dans les options étudiées. Le principal avantage, je pense, c'est que la compétence fédérale apporte une nouvelle dimension aux consultations, en particulier avec les collectivités autochtones, et impose des exigences environnementales plus strictes. Cet outil a été utilisé dans d'autres projets, comme le pont Champlain à Montréal, qui a suivi ce modèle, et dans d'autres exemples et projets au pays.

La sénatrice Miville-Dechêne : En même temps, la situation est un peu plus compliquée parce que toute cette question est soumise aux tribunaux. Évidemment, le Parlement est souverain,

know if the timing is evident. It is a pressure instrument. I would like to know what you think of the idea of waiting while there are some court issues.

Lyle Skinner, Director of Parliamentary Affairs, Office of the Honourable Senator Jim Quinn: Thank you very much for the question, senator.

It is important to contextualize that we are talking about 92.10(c) in the Constitution. The reference question before the Nova Scotia Court of Appeal is looking at a different section of the Constitution under 92.10(a). That is in relation to interprovincial works and undertakings.

To simplify constitutional law in a nutshell, you can have different heads of power assigned to different matters. A good example would be declaratory powers used to govern nuclear power plants and nuclear material, but also it can fall under the head of power under the reserve power of POGG, or Peace, Order and Good Government, under the National Concern branch.

But also, there is an example as well where the issue before the court — this power, I liken it to almost an exceptional exception to the way we look normally look at the dialogue between Parliament and the judicial branch. Normally, we wait for a pronouncement either on a Charter matter or, in the case of a federalism matter, what is the determination of the courts, and then Parliament will respond. I note in the upcoming budget implementation act that there is that specific point on the Impact Assessment Act. But actually this type of situation is different. It is for Parliament alone to make this determination.

A good contextualization is there was a case in 1990. It's *United Transportation Union v. Central Western Railway Corp.* The question was: Does this short line railroad fall under federal jurisdiction? A funny thing happened when going up from the Federal Court of Appeal to the Supreme Court of Canada. Parliament repealed the declaratory power in that case. All the Supreme Court said is that they noted that and withdrew that, and it continued analysis under 92.10(a). So there is nothing wrong with having parallel tracks. And again, this is solely for Parliament to make the determination.

If I may also talk about your earlier question, there is also a historical precedent, too. In 1886, the declaratory power was actually used to create a dike in Pointe-Saint-Charles in Montreal. What is sort of fascinating — obviously, we hope for a different outcome — is that the government, so Parliament, invoked the declaratory power. That's just a matter of jurisdiction. As a reminder, the Senate can't introduce money bills. That would be unconstitutional. But the Minister of Public

mais j'aimerais savoir si le moment est bien choisi. C'est un instrument de pression. J'aimerais savoir ce que vous pensez de l'idée d'attendre pendant que des litiges sont soumis aux tribunaux.

Lyle Skinner, directeur des affaires parlementaires, Bureau de l'honorable sénateur Jim Quinn : Merci beaucoup d'avoir posé la question, sénatrice Miville-Dechéne.

Il est important de mettre en contexte le fait que nous parlons de l'alinéa 92.10c) de la Constitution. La question de référence soumise à la Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse porte sur une disposition différente de la Constitution, à savoir l'alinéa 92.10a), qui concerne les ouvrages et les travaux interprovinciaux.

Pour simplifier brièvement la loi constitutionnelle, différentes rubriques de compétence sont attribuées à des affaires différentes. Un bon exemple serait les pouvoirs déclaratoires utilisés pour régir les centrales nucléaires et les matières nucléaires, mais ils peuvent aussi relever du pouvoir de réserve de la paix, l'ordre et le bon gouvernement, le POPG, dans le cadre de l'importance nationale.

Mais il y a aussi un exemple lorsque la question est soumise aux tribunaux; ce pouvoir, je l'assimile presque à une exception exceptionnelle dans la manière dont nous examinons habituellement le dialogue entre le Parlement et le pouvoir judiciaire. Généralement, nous attendons une annonce sur une question liée à la Charte ou, dans le cas d'une affaire de fédéralisme, la décision des tribunaux, puis le Parlement réagit. Je note que, dans la loi d'exécution du budget à venir, il y a un point particulier concernant la Loi sur l'évaluation d'impact. Mais ce type de situation est différent. Il appartient au seul Parlement de prendre cette décision.

Une mise en contexte intéressante est celle d'une affaire qui remonte à 1990, l'arrêt *Travailleurs unis des transports c. Central Western Railway Corp.* La question était la suivante : ce chemin de fer sur un court tronçon relève-t-il de la compétence fédérale? Une drôle de chose s'est produite lorsque l'affaire est passée de la Cour d'appel fédérale à la Cour suprême du Canada. Le Parlement a abrogé le pouvoir déclaratoire dans cette affaire. Tout ce que la Cour suprême a dit, c'est qu'elle en prenait acte et retirait cela, puis elle a poursuivi l'analyse en vertu de l'alinéa 92.10a). Il n'y a donc rien de mal à établir des parallèles. Et, encore une fois, il appartient uniquement au Parlement de prendre la décision.

Si je peux également parler de votre question antérieure, il existe aussi un précédent historique. En 1886, on a effectivement utilisé le pouvoir déclaratoire pour créer une digue à Pointe-Saint-Charles, à Montréal. Ce qui est assez fascinant — évidemment, nous espérons un résultat différent —, c'est que le gouvernement, donc le Parlement, a invoqué le pouvoir déclaratoire. C'est simplement une question de compétence. Je rappelle que le Sénat ne peut pas présenter de projets de loi de

Works at the time declined to fund it. It highlights that there is always still that discretion of the executive branch of state to not — they have the discretion. The purpose of this, by transferring jurisdiction, is to say that this is different than the normal 50-cent-dollar arrangement that is common in federal jurisdiction at this time when dealing with provinces and territories.

Senator Miville-Dechêne: Thank you.

The Chair: Before we go to Senator Cardozo, I want to welcome Senator Prosper who has joined the committee. Welcome, senator.

Senator Cardozo: Thank you, Senator Quinn and Mr. Skinner, for your presentation thus far.

I want to go back to square one and talk about the problem we are trying to solve. How serious is this? What is the prognosis of the roadway and the railway in this area? What are the dangers we are facing? Why are we dealing with it now?

Senator Quinn: As I noted during my presentation, the United Nations identified sites in North America most vulnerable to climate change, critical sites. New Orleans was identified as number one. They had a severe event, Hurricane Katrina, which caused immeasurable damage to New Orleans. Chignecto is the second site. It has projections such that over the next 10 years, with the increasing frequency and intensity of storms, you can expect that once that event will happen, that will cause the dikes to fail, and it will flood the entire land, flood parts of Amherst and Sackville and will compromise and eliminate, if you will, the highway and the rail line.

It is the dikes that we are talking about that have to be renewed in order to prevent that from happening because, if that happens, we are basically shutting down commerce in a significant part of the country that moves in and out of the Port of Halifax, for example, to the rest of Canada, and supplies materials and goods to the province of Newfoundland and Labrador, again through the Port of Halifax, with a lot of that stuff moving down through the Chignecto Isthmus area. Other services that are unique in Atlantic Canada can only be available in Halifax, medical services and things like that.

Senator Cardozo: So we are not looking at raising the level of the roadway and railway; we are talking about securing the dikes more convincingly?

Senator Quinn: The governments of Nova Scotia and New Brunswick undertook a study to look at options to set some groundwork, if you will. They could see some options, and I

finances. Ce serait inconstitutionnel. Toutefois, le ministère des Travaux publics de l'époque a refusé de financer le projet. Il ressort donc que la branche exécutive de l'État a toujours le pouvoir discrétionnaire de ne pas le faire. Le but de ce transfert de compétence est de dire que c'est différent de l'accord normal du dollar à 50 cents, qui est courant dans les domaines de compétence fédérale actuellement lorsqu'il s'agit de traiter avec les provinces et les territoires.

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci.

Le président : Avant de passer au sénateur Cardozo, je souhaite la bienvenue au sénateur Prosper, qui s'est joint au comité. Bienvenue, sénateur.

Le sénateur Cardozo : Merci, sénateur Quinn et monsieur Skinner, de votre exposé jusqu'à présent.

Je veux revenir à la case départ et parler du problème que nous essayons de résoudre. Est-ce un problème grave? Quel est le pronostic quant à la route et au chemin de fer dans cette zone? Quels sont les dangers auxquels nous sommes confrontés? Pourquoi s'en occupe-t-on maintenant?

Le sénateur Quinn : Comme je l'ai souligné lors de mon exposé, les Nations unies ont désigné les sites d'Amérique du Nord les plus vulnérables aux changements climatiques, les sites critiques. La Nouvelle-Orléans figure au premier rang. La ville a connu un événement grave, l'ouragan Katrina, qui a causé des dégâts incommensurables. Chignecto est le deuxième site. Selon les prévisions, au cours des 10 prochaines années, avec l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des tempêtes, on peut s'attendre à ce qu'un tel événement provoque l'effondrement des digues, inondant ainsi tout le territoire, certaines parties d'Amherst et de Sackville en plus de compromettre et de faire disparaître, pour ainsi dire, la route et la ligne de chemin de fer.

Ce sont les digues dont nous parlons qui doivent être remplacées pour éviter que cela ne se produise, car si un tel événement se produit, nous fermons essentiellement le commerce dans une partie importante du pays; le commerce qui entre et sort du port de Halifax, par exemple, à destination du reste du Canada, et qui fournit des matériaux et des marchandises à la province de Terre-Neuve-et-Labrador, toujours via le port de Halifax, car une grande partie de ces marchandises transitent par la région de l'isthme de Chignecto. D'autres services uniques au Canada atlantique ne peuvent être disponibles qu'à Halifax, les services médicaux et ce genre de choses.

Le sénateur Cardozo : Nous ne cherchons donc pas à élever le niveau de la route et du chemin de fer. Parle-t-on de sécuriser les digues de manière plus solide?

Le sénateur Quinn : Les gouvernements de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont entrepris une étude des options permettant de préparer le terrain, pour ainsi dire. Ils ont

think there were 10 or 11, and they narrowed it down to 3. That doesn't mean that any of those options will, in fact, be followed. We heard testimony during the climate change and critical infrastructure sessions that — in fact, we had witnesses talking about using natural approaches combined with engineering solutions. That seems to have caught the attention of people who are going to actually make the decisions downstream about what process would be followed. So there is no decision in terms of what option would be exactly followed.

Why now, to answer your question? We know we are in about a 10-year window, and that was a 10-year window 3 or 4 years ago. The more we move this to the right, the more exposure and risk is imposed on this critical area of our country.

Mr. Skinner: Just to add for your benefit, senator, the way the bill is drafted, it doesn't necessarily encompass, per Senator Quinn's point, a specific option. Whatever will be either contemplated presently or in the future, the jurisdiction will be exclusively federal. It is not one single point in time. As things change, if they need to have, for example, dike work in a different part of the river system, then it would be implemented and fall under federal jurisdiction.

Senator Cardozo: What are the steps between the passage of this bill and getting the money together? Are the provinces prepared to put up some money?

Senator Quinn: Again, the purpose of this is not to look at what the funding options may be. From this bill's perspective, this is simply asking Parliament to use 92.10(c) to determine the invocation of the declaratory power. When Parliament makes that decision, it is the government that will decide how to proceed in terms of financing and in terms of working with provinces and consulting communities and the Aboriginal communities and things like that. That would then be a focal point for the federal government, but in cooperation with the provinces. They will no doubt have their negotiation as to what they may mean.

Senator Cardozo: I recall that when we heard at an earlier time from the Provinces of New Brunswick and Nova Scotia, they were thinking they could come up with 50% of the funding, but that whole issue is still yet to be dealt with?

Senator Quinn: I think they are still in negotiations, but I'm not in a position to state that. Later on, when the provinces are here, they may have comments on that.

Senator Cardozo: Thank you.

pu examiner certaines options; je pense qu'il y en avait 10 ou 11, et ils en ont retenu trois. Cela ne signifie pas que l'une de ces options sera adoptée. Lors des réunions sur les changements climatiques et les infrastructures essentielles, nous avons entendu des témoignages portant sur l'utilisation d'approches naturelles combinées à des solutions techniques. Cela semble avoir attiré l'attention des personnes qui prendront les décisions en aval quant au processus à suivre. Donc, aucune décision n'a été prise quant à l'option qui serait nécessairement adoptée.

Vous avez demandé pourquoi maintenant? Nous savons que nous sommes dans une période d'environ 10 ans, et c'était une période de 10 ans il y a 3 ou 4 ans. Plus nous reportons ce qui doit être fait, plus cette région critique de notre pays est exposée à des risques.

M. Skinner : Juste pour votre information, sénateur, la façon dont le projet de loi est rédigé n'inclut pas nécessairement, comme l'a souligné le sénateur Quinn, une option précise. Peu importe ce qui est envisagé aujourd'hui ou dans l'avenir, la compétence sera exclusivement fédérale. Il ne s'agit pas d'un moment précis dans le temps. À mesure que les choses changent, s'il est nécessaire, par exemple, de construire des digues dans une autre partie du réseau hydrographique, ces ouvrages seront alors mis en œuvre et relèveront de la compétence fédérale.

Le sénateur Cardozo : Quelles sont les étapes entre l'adoption du projet de loi et l'obtention des fonds nécessaires? Les provinces sont-elles prêtes à investir de l'argent?

Le sénateur Quinn : Encore une fois, le but n'est pas d'examiner quelles pourraient être les options de financement. Du point de vue du projet de loi, il s'agit simplement de demander au Parlement d'utiliser l'alinéa 92.10c) pour décider d'invoquer le pouvoir déclaratoire. Lorsque le Parlement prendra cette décision, c'est le gouvernement qui décidera de la façon de procéder en ce qui concerne le financement, la collaboration avec les provinces, la consultation des collectivités et des communautés autochtones, et cetera. Ce serait alors un point central pour le gouvernement fédéral, mais en collaboration avec les provinces. Les parties négocieront sans aucun doute ce qu'elles pourraient vouloir faire.

Le sénateur Cardozo : Je me souviens que lorsque nous avons entendu plus tôt les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, celles-ci pensaient pouvoir fournir 50 % du financement, mais toute cette question n'est toujours pas réglée?

Le sénateur Quinn : Je pense qu'elles sont toujours en négociations, mais je ne suis pas en mesure de le confirmer. Plus tard, lorsque les représentants des provinces seront ici, ils pourront faire des commentaires à ce sujet.

Le sénateur Cardozo : Merci.

Senator Richards: Thank you for your presentation and for being here.

I guess this question is rather moot because you are not talking about finances, but I will ask Lyle if we would run into the same problem, in any way or degree, that we ran into with Campobello Island over the last few years, trying to get federal money and provincial money and some kind of jurisdiction to get a ferry from Campobello to St. Stephen.

Mr. Skinner: Thank you very much for the question, Senator Richards.

For the benefit of senators who are not from New Brunswick, Campobello Island is located in the Bay of Fundy. The issue there is that it has a land crossing into the State of Maine. But there is intra — so intra, within — provincial ferry service. That ferry service falls under provincial jurisdiction. In the case of using the declaratory power, it would cause the Chignecto Isthmus Dykeland System to be under federal jurisdiction.

I guess a follow-up question for you would be, could the declaratory power be used regarding Campobello Island? It could be used in the concept of a work, for example if there was a bridge to Deer Island, but in an undertaking such as a ferry service, that would not be able to be used.

Senator Richards: The Chignecto Isthmus and the ferry service are apples and oranges. They're two different problems with two different solutions.

Mr. Skinner: Again, this is about jurisdiction, but the federal government does have responsibility for interprovincial ferry service between two provinces. However, there is a separate discretionary funding arrangement for intraprovincial ferry services in British Columbia. That might be an avenue, if the government, again, could use its own discretion separate from jurisdiction to help Campobello Islanders out. That could be an avenue.

Senator Quinn: If I may, senator, I suggest that this power is in the general interest of Canada. I think there would be quite a debate. I'm familiar with that ferry, as you know. Having that ferry service declared under this power would be a questionable move.

Senator Richards: Yes. I absolutely agree. I just thought it might fall under the same parameters. That's all. I wanted clarification. Poor Campobello. They're talking about insurrection. We don't want to go there. They have a long way to go to get to New Brunswick to buy their groceries. They have to come through Maine. Thank you very much. I was just

Le sénateur Richards : Je vous remercie de votre exposé et de votre présence.

Je suppose que cette question est plutôt théorique parce que vous ne parlez pas de finances, mais j'aimerais demander à M. Skinner si nous ferions face, d'une manière ou d'une autre, au même problème que celui que nous avons rencontré avec l'île Campobello au cours des dernières années, en essayant d'obtenir de l'argent fédéral et provincial et une sorte de compétence afin d'avoir un traversier allant de Campobello à St. Stephen.

M. Skinner : Merci beaucoup de la question, sénateur Richards.

Pour le bénéfice des sénateurs qui ne viennent pas du Nouveau-Brunswick, l'île Campobello est située dans la baie de Fundy. Le problème, c'est qu'il y a un passage terrestre vers l'État du Maine. Mais il existe un service de traversier intra — à l'intérieur —, donc, intraprovincial. Ce service de traversier relève de la compétence provinciale. Si on utilise le pouvoir déclaratoire, le réseau de digues de l'isthme de Chignecto relèverait de la compétence fédérale.

Je suppose qu'une question complémentaire pour vous serait la suivante : le pouvoir déclaratoire pourrait-il être utilisé concernant l'île Campobello? Il pourrait l'être dans le concept d'un ouvrage, par exemple s'il y avait un pont vers l'île Deer, mais dans une entreprise comme un service de traversier, il ne pourrait pas être utilisé.

Le sénateur Richards : L'isthme de Chignecto et le service de traversier sont des pommes et des oranges. Ce sont deux problèmes différents avec deux solutions différentes.

M. Skinner : Encore une fois, c'est une question de compétence, mais le gouvernement fédéral est responsable du service de traversier interprovincial, entre deux provinces. Il existe toutefois un accord de financement discrétionnaire distinct pour les services de traversier intraprovinciaux en Colombie-Britannique. Ce serait une possibilité si le gouvernement, encore une fois, pouvait utiliser son propre pouvoir discrétionnaire, distinct de sa compétence, pour apporter son aide aux insulaires de Campobello. Cela pourrait être une piste de solution.

Le sénateur Quinn : Si vous me le permettez, sénateur, je dirais que ce pouvoir est dans l'intérêt général du Canada. Je pense qu'il y aurait tout un débat. Je connais ce traversier, comme vous le savez. Il serait discutable d'invoquer le pouvoir déclaratoire pour ce service de traversier.

Le sénateur Richards : Oui. Je suis tout à fait d'accord. J'ai simplement pensé que cela pourrait relever des mêmes paramètres. C'est tout. Je voulais des éclaircissements. Pauvre Campobello. On parle d'insurrection. Nous ne voulons pas de cela. Les gens ont un long trajet à parcourir pour se rendre au Nouveau-Brunswick et faire leurs courses. Ils doivent passer par

wondering how they linked up or didn't link up as far as jurisdiction went.

Senator Dasko: Thank you, Senator Quinn and Mr. Skinner, for being here.

We have documents from Nova Scotia and New Brunswick, but we don't have anything from the Government of Canada.

Senator Quinn: Lyle will expand on this, but in the chamber, Senator Cormier raised the legal interpretation of a couple of experts, Lajoie and Peter Hogg. He went through part of the rationale. Continuing with that paragraph, he talked about the preference to have the agreement of provinces directly affected if the declaratory power was to be invoked. The interest has now been expressed through their legislative processes.

I mentioned Newfoundland and Prince Edward Island. The premier of the Province of Newfoundland wanted to be here tonight, but he is in Europe. I was in discussions with them to help them understand what we were trying to do because it affects Prince Edward Island. They voiced that they would be supportive of that, as did the province of Newfoundland.

Senator Dasko: Yes, but my question concerns the Government of Canada, whose name is being invoked here in the bill. I'm just seeking clarification. What is their position on this? Are you saying that Professor Hogg has a negative opinion?

Mr. Skinner: To help contextualize this power — dare I say awesome, exceptional power — and how we look at federalism these days, folks may be aware of the power of reservation or disallowance. Those are generally viewed as spent powers. The declaratory power isn't because Bill C-33, which maybe this committee will hear at some point, is also invoking it.

Again, we have to distinguish between the executive government of the Crown and Parliament. It is for parliamentarians to make the determination. The courts have decided it's for Parliament. It's not for a minister. The declaratory power has been used 500 or so times. A lot of times it was used in a private bill setting. For the example from 1886, that was a declaratory power used for jurisdiction for a private company to construct a dike and a railroad.

Provincial consent is not required under the Constitution right now but it is important because it assigns federal jurisdiction to works that would normally be provincial. That is a sweeping

le Maine. Merci beaucoup. Je me demandais simplement de quelle façon ils étaient reliés ou non en ce qui concerne la compétence.

La sénatrice Dasko : Merci, sénateur Quinn et monsieur Skinner, d'être ici.

Nous avons des documents de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick, mais nous n'avons rien du gouvernement du Canada.

Le sénateur Quinn : M. Skinner apportera des précisions à ce sujet, mais au Sénat, le sénateur Cormier a soulevé l'interprétation juridique de quelques experts, Andrée Lajoie et Peter Hogg. Il a expliqué une partie de la justification. Poursuivant sur ce paragraphe, il a dit qu'il était préférable d'avoir l'accord des provinces directement touchées si le pouvoir déclaratoire devait être invoqué. Cet intérêt s'est désormais exprimé dans le cadre de leurs processus législatifs.

J'ai mentionné Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard. Le premier ministre de Terre-Neuve voulait être ici ce soir, mais il est en Europe. J'étais en discussion avec les responsables pour les aider à comprendre ce que nous essayions de faire parce que cela touche l'Île-du-Prince-Édouard. Ils ont déclaré qu'ils appuieraient cette mesure, tout comme la province de Terre-Neuve.

La sénatrice Dasko : Oui, mais ma question concerne le gouvernement du Canada, dont le nom est invoqué ici dans le projet de loi. Je demande juste des éclaircissements. Quelle est sa position à ce sujet? Êtes-vous en train de dire que M. Hogg a une opinion négative?

M. Skinner : Pour aider à mettre ce pouvoir en contexte — oserais-je dire un pouvoir impressionnant et exceptionnel — et la façon dont nous envisageons le fédéralisme de nos jours, les gens ont peut-être entendu parler du pouvoir de report et du droit de révocation. Ceux-ci sont généralement considérés comme des pouvoirs qui sont tombés en désuétude. Le pouvoir déclaratoire ne l'est pas, car le projet de loi C-33, comme le comité l'entendra peut-être dire à un moment donné, l'invoque également.

Encore une fois, nous devons faire la distinction entre le pouvoir exécutif de la Couronne et le Parlement. C'est aux parlementaires de prendre la décision. Les tribunaux ont statué que cela relevait du Parlement, pas d'un ministre. Le pouvoir déclaratoire a été utilisé environ 500 fois. Il l'a souvent été dans le cadre d'un projet de loi privé. Pour l'exemple de 1886, il s'agissait d'un pouvoir déclaratoire utilisé pour donner compétence à une entreprise privée de construire une digue et un chemin de fer.

Le consentement provincial n'est pas exigé en vertu du texte de la Constitution à l'heure actuelle, mais il est important, car il attribue une compétence fédérale à des ouvrages qui seraient

power of the Parliament of Canada to use, and it should be used in exceptional matters, for example, for nuclear safety; for folks from the prairie province, for grain; or for international bridges and tunnels.

Thinking back to the Charlottetown Accord, one of the constitutional reforms was to require provincial consent. Right now, there is no constitutional legal requirement for provincial consent of the affected provinces. In this case, however, the provinces are passionate that this is in the national interest. If the Charlottetown Accord was adopted, they are demonstrating that they would consent to this exclusive federal jurisdiction.

Senator Dasko: Let me approach this in a different way. Sorry, I've got some smiles on the faces of my colleagues. I didn't mean to put it quite that way.

I understand that there's a tremendous environmental problem here, a real risk, but what is wrong with the status quo of the situation? You did say that the feds had agreed to pay for 50% of the cost of dealing with this. Is this to kind of up the ante a bit to get more than 50%? What was wrong with the developing situation as it was? You want the feds to ante up more?

Senator Quinn: I think there's some truth to what you say. It may, in fact, up the ante, but Parliament will make the determination on the declaratory power — the upper and lower chambers will make that decision — and the government will then decide how to proceed.

Getting this under federal jurisdiction also increases the consultation processes I referenced earlier with respect to First Nations. You're going to hear during our proceedings that First Nations have a direct interest in this area, particularly with one of the nations that actually owns land where the CBC transmission towers used to be located on the Tantramar Marshes. That's one of the reasons.

The other reason is that with doing projects at the federal level — I know this from working at the Port of Saint John — the environmental requirements are more stringent. They involve the provinces, but the federal process is the trend setter.

Senator Dasko: You're expecting more action on the environment under the new —

Senator Quinn: Under consultations and environmental issues.

Senator Dasko: Under this change?

normalement de compétence provinciale. Il s'agit-là d'un pouvoir considérable que le Parlement du Canada peut exercer, et il devrait être utilisé dans des domaines exceptionnels, par exemple en matière de sûreté nucléaire; dans le cas des gens des provinces des Prairies, pour des céréales; ou pour les ponts et tunnels internationaux.

Pour revenir à l'Accord de Charlottetown, l'une des réformes constitutionnelles consistait à exiger le consentement des provinces. À l'heure actuelle, il n'existe aucune exigence constitutionnelle selon laquelle il faut obtenir le consentement des provinces concernées. Toutefois, dans le cas présent, les provinces sont convaincues que c'est dans l'intérêt national. Si l'Accord de Charlottetown avait été adopté... elles démontrent qu'elles consentiraient à cette compétence fédérale exclusive.

La sénatrice Dasko : Permettez-moi d'aborder différemment cela. Pardonnez-moi, je vois certains de mes collègues sourire. Je ne voulais pas le dire ainsi.

Je comprends qu'il y a là un énorme problème environnemental, un risque réel, mais qu'y a-t-il de mal à ce que l'on maintienne le statu quo? Vous avez dit que le gouvernement fédéral avait accepté de couvrir 50 % des coûts. S'agit-il de faire monter un peu les enchères pour obtenir plus de 50 %? Qu'est-ce qui n'allait pas, dans tout cela? Vous voulez que le gouvernement fédéral contribue davantage?

Le sénateur Quinn : Je pense qu'il y a une part de vérité dans ce que vous venez de dire. En fait, cela peut faire monter la barre, mais le Parlement tranchera au sujet du pouvoir déclaratoire — les chambres haute et basse prendront ces décisions — et le gouvernement décidera ensuite de la façon de procéder.

Faire en sorte que cela relève de la compétence fédérale augmente également les processus de consultation que j'ai mentionnés précédemment en ce qui concerne les Premières Nations. Vous allez entendre pendant nos travaux que les Premières Nations ont un intérêt direct dans cette région, plus particulièrement l'une d'elles, qui possède des terres là où se trouvaient des tours de transmission de la SRC, dans les marais de Tantramar. C'est l'une des raisons.

L'autre raison est que, pour les projets au niveau fédéral — je le sais, car j'ai travaillé au Port de Saint John —, les exigences environnementales sont plus rigoureuses. Les provinces participent, mais c'est le processus fédéral qui établit la tendance.

La sénatrice Dasko : Vous vous attendez à plus de progrès en matière d'environnement sous le nouveau...

Le sénateur Quinn : Dans le cadre des consultations et des questions environnementales.

La sénatrice Dasko : Dans le cadre de ce changement?

Senator Quinn: Yes.

Senator Dasko: The status quo is just not going to solve the problem? Is that it?

Senator Quinn: I need to be careful how I answer that. Different provinces have different relationships with First Nations. Using the federal government as the jurisdictional holder will ensure that the required mandatory consultation processes are adhered to in a thorough way.

Senator Dasko: Thank you. Did you have another answer, Mr. Skinner?

Mr. Skinner: Just as a supplementary answer, to again add some context, it also helps ensure coordination because it involves two provinces. If the government so chooses, it provides the option to follow the same example of the Champlain Bridge, which this committee heard about 10 years ago. It's an intraprovincial bridge solely located between the Island of Montreal and Brossard. That is an example where the policy exception was chosen by the Government of Canada because it was no longer under the traditional FPT lens.

This is more of a question for the provinces, but there is a problem with the current funding arrangement. The Disaster Mitigation and Adaptation Fund is oversubscribed. Large-scale projects start at \$20 million. For example, another project under this fund is not as grand as the isthmus. It's the Highway 11 culvert mitigation improvements in New Brunswick which cost \$13.5 million. What does that mean for folks, again, not from New Brunswick? It means that even at 50-cent dollars, there's only \$80 million left in the overall funding envelope, which prevents other well-deserving projects from seeking the funding. The size of this project, the cost, is estimated at over \$650 million, just to put that in context. Again, those questions are better left for the provinces.

Senator Clement: Thank you for being here.

I want to continue along the lines of where Senator Dasko was going, or where I assumed she was going. I have some how-did-we-get-here questions. I was mayor of Cornwall. I'm not comparing Cornwall to your situation. Cornwall is a small city, but we had infrastructure to deal with. Some of it was local, but some of it had provincial and more federal impact because it was the St. Lawrence River, and it was a wastewater treatment plant. It not only had a local component but a stewardship issue around the St. Lawrence River and all the cities and towns along that river. There was a push and pull of politics that we used to get

Le sénateur Quinn : Oui.

La sénatrice Dasko : Le statu quo ne résoudra tout simplement pas le problème? C'est bien cela?

Le sénateur Quinn : Je dois faire attention à la façon dont je réponds à cette question. Les provinces n'ont pas toutes les mêmes relations avec les Premières Nations. Faire du gouvernement fédéral le détenteur de ce pouvoir permettra de s'assurer que les processus de consultation obligatoire seront respectés avec rigueur.

La sénatrice Dasko : Merci. Aviez-vous une autre réponse, monsieur Skinner?

M. Skinner : En guise de réponse supplémentaire, afin d'ajouter un peu de contexte, je dirais que ce projet contribue grandement à assurer la coordination parce qu'il touche deux provinces. Si le gouvernement le souhaite, il a la possibilité de suivre l'exemple du pont Champlain, qui a été présenté à notre comité il y a 10 ans. Il s'agit d'un pont intraprovincial reliant uniquement l'île de Montréal et Brossard. Il s'agit d'un exemple où le gouvernement du Canada a choisi la politique d'exception parce qu'il n'était plus soumis à la perspective FPT traditionnelle.

Cette question concerne davantage les provinces, mais les dispositions actuelles en matière de financement posent un problème. Le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes est sursollicité. Les projets d'envergure commencent à 20 millions de dollars. Par exemple, un autre projet qui a été financé par ce fonds n'est pas aussi ambitieux que celui de l'isthme. Il s'agit de l'amélioration des mesures d'atténuation pour les ponceaux de la route 11, au Nouveau-Brunswick, un projet qui a coûté 13,5 millions de dollars. Qu'est-ce que cela signifie, encore une fois, pour les gens qui n'habitent pas au Nouveau-Brunswick? Cela signifie que, même avec le dollar à 50 ¢, il ne reste que 80 millions de dollars dans l'enveloppe globale de financement et cela empêche d'autres projets qui le méritent d'obtenir un financement. L'ampleur de ce projet pour contextualiser, son coût est estimé à plus de 650 millions de dollars. Encore une fois, il vaut mieux laisser ces questions aux provinces.

La sénatrice Clement : Je vous remercie de votre présence.

Je voudrais poursuivre sur la lancée de la sénatrice Dasko, ou du moins où je suppose qu'elle allait. J'ai quelques questions sur la façon dont nous sommes arrivés ici. J'ai été mairesse de Cornwall. Je ne compare pas Cornwall à votre situation. Cornwall est une petite ville, mais nous avons les infrastructures à gérer. Certaines étaient locales, mais d'autres avaient des répercussions provinciales et fédérales puisqu'il s'agissait du fleuve Saint-Laurent et d'une usine de traitement des eaux usées. Il s'agissait non seulement d'une composante locale, mais aussi d'une question d'intendance touchant le fleuve Saint-Laurent et

the money. We worked with the province and the feds. It took a while, but we worked out a funding formula.

What happened here? How did we get here where it sounds as if the only option is we have to get the feds to come in here to properly deal with this? What does this mean for other projects all across the country, not just in the Atlantic but elsewhere where climate change is having devastating impacts? Are we heading toward saying that the federal government should take all of this over because there's no money to deal with these things?

It's more of how did we get here, and where is this going to lead? We're legislating a situation rather than negotiating and bringing in — I have a municipal focus, so I liked that push and pull, where you have the three orders of government coming together and arguing but bringing their specific issues. Here, it's just like we give up because there's no money. I understand Mr. Skinner's point that there are two provinces, so there's complexity. I don't want to say Cornwall is the right comparator, but this is where I'm coming from in terms of my question.

Senator Quinn: Thanks for the question. It's a good question as well.

How did we get here? First, I want to say, and I have to keep coming back to it, that I would fully expect that our colleagues are going to decide whether this will go to the lower chamber or not, not us. Our whole team will. If it does, then the lower chamber will have its hearings and debates and whatnot, and they will decide whether they agree. If they agree, it then goes to the federal government. If the federal government decides to move forward, I would fully expect that there will be negotiation. I think it will be a more focused negotiation.

Why are we here? Because I'm a senator here in the Senate. I'm familiar with the area. I've been watching discussions going back and forth while, at the same time — and a lot through the work of this committee — becoming more in tune with the criticality of addressing things sooner rather than later.

I am also familiar with a number of instances where this exact power has been used in other areas of the country. In my talking points, I said I would like Atlantic Canada to be treated in an equitable fashion in terms of these major issues as part of the federation.

Again, I want to underscore that it doesn't take anything away from what may occur, if both houses agree, for the federal government to then move to more focused negotiations. But to this point, the negotiations have been back and forth, and I've

toutes les villes et villages situés le long du fleuve. Nous avons utilisé une approche politique fondée sur l'attraction et l'impulsion pour obtenir l'argent. Nous avons travaillé avec la province et le gouvernement fédéral. Cela a pris du temps, mais nous nous sommes entendus sur une formule de financement.

Que s'est-il passé ici? Comment en sommes-nous arrivés à ce que la seule option semble être de demander au gouvernement fédéral d'intervenir pour régler correctement les problèmes? Qu'est-ce que cela signifie pour les autres projets dans tout le pays, pas seulement dans l'Atlantique, mais ailleurs, là où les changements climatiques ont des effets dévastateurs? Sommes-nous en train de dire que le gouvernement fédéral devrait s'occuper de tout cela parce qu'il n'y a pas assez d'argent?

Il s'agit plutôt de savoir comment nous en sommes arrivés là et où cela va nous mener. Nous légiférons au sujet d'un cas plutôt que de négocier et d'apporter... Je m'intéresse aux municipalités, j'ai donc apprécié la tension qu'il y a lorsque les trois ordres de gouvernement se réunissent et se disputent en présentant leurs problèmes particuliers. Ici, c'est comme si nous abandonnions parce qu'il n'y a pas d'argent. Je comprends l'argument de M. Skinner selon lequel il y a deux provinces et donc, une complexité. Je ne veux pas dire que Cornwall est une bonne comparaison, mais c'est là où je veux en venir avec ma question.

Le sénateur Quinn : Merci de cette question. C'est aussi une bonne question.

Comment en sommes-nous arrivés là? Tout d'abord, je tiens à dire, et je dois sans cesse y revenir, que je m'attends à ce que ce soient nos collègues, et non pas nous, qui décident si cette question sera soumise à la Chambre basse. C'est toute notre équipe. Si c'est le cas, la Chambre basse tiendra ses audiences et ses débats, fera tout ce qu'il faut, et elle décidera si elle est d'accord. Si elle est d'accord, cela ira au gouvernement fédéral. Si le gouvernement fédéral décide d'aller de l'avant, je m'attends à ce qu'il y ait des négociations. Je pense qu'il s'agira d'une négociation plus ciblée.

Pourquoi sommes-nous ici? Parce que je suis un sénateur et que je fais partie du Sénat. Je connais bien la région. J'ai écouté les discussions et les échanges et — grâce au travail de ce comité —, j'ai pris conscience de la nécessité de nous attaquer au problème le plus tôt possible.

Je connais également un certain nombre de cas où ce pouvoir a été utilisé dans d'autres régions du pays. Pendant mon discours, j'ai dit que j'aimerais que le Canada atlantique, en tant que membre de la fédération, soit traité de manière équitable en ce qui concerne ces questions importantes.

Encore une fois, je tiens à souligner que cela n'enlève rien à ce qui pourrait se produire si les deux chambres se mettent d'accord et que le gouvernement fédéral passe ensuite à des négociations plus ciblées. Cependant, jusqu'à présent, j'ai remarqué que les

observed that. I decided, as a senator, to use a private member's bill, which I understand is intended for this purpose, to take a regional issue and to raise it at a national table. That's basically how we got here.

Bear with me. I'm from Saint John, New Brunswick. I was the port CEO in Saint John, New Brunswick. If I were in the Port of Saint John proposing this, I might not be in the Port of Saint John tomorrow. But I'm a senator in the Senate of Canada, and I have to raise my vision to Canada-wide but also within my region. Are there issues in my region that need to get national focus? As I said in my speaking points, I have 32 years in public service. Often issues in Atlantic Canada got lost on the national stage. That's a fact. I've used this as a senator because I think that's one of my responsibilities and functions as a senator.

Senator Clement: Thank you. I hear you. So negotiations failed, in other words? Because now we're legislating, potentially. The federal government or the governments didn't come to a solution around this very urgent issue, so now we're here. We haven't planned properly. We haven't planned for climate change. I'm trying to understand what failed for us to say that now we need to just put this in the hands of the federal government.

Senator Quinn: With all due respect, senator, I wouldn't contextualize it as anything having failed. I would say that we're using a mechanism in our Constitution to bring greater focus to an issue that's of national interest. It's in the general interest of Canada. I can say that with 100% certainty because I'm very familiar with trade and commerce and how it interlinks through our ports, railways and trucking industries in Canada. I am also acutely aware of the other factors in this area that will be affected should or when those dikes fail and we have flooding. It will flood two towns and other surrounding areas. We'll lose volumes of farmland, and there will be immeasurable, probably irreparable, damage. I've focused on accelerating focus on this discussion. I don't think it's correct to say there's been a failure.

Senator Clement: I shouldn't use the word "failure," because it obviously creates defensiveness. That's my fault.

What alternatives were tried before we got to this? That's probably a better way of putting it, because I understand your answer.

Mr. Skinner: You raise an interesting question, senator. What is the solution to the riddle?

négociations n'ont fait que des allers-retours. En tant que sénateur, j'ai décidé d'avoir recours à un projet de loi d'initiative parlementaire, qui, je crois, sert à cela, pour prendre une question régionale et la présenter au niveau national. C'est comme ça que nous sommes arrivés ici.

Soyez patients avec moi. Je viens de Saint John, au Nouveau-Brunswick. J'ai été le PDG du Port de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Si j'étais au Port de Saint John et que je proposais cela, je n'y serais probablement plus demain. Cependant, je suis sénateur du Sénat du Canada et je dois englober dans ma vision l'ensemble du Canada, mais aussi ma région. Y a-t-il des enjeux dans ma région qui doivent recevoir une attention nationale? Comme je l'ai dit, j'ai 32 ans d'expérience dans la fonction publique. Les problèmes du Canada atlantique ont souvent été les derniers sur la scène nationale. C'est un fait. Je m'en suis servi en tant que sénateur parce que je crois que c'est l'une de mes responsabilités et de mes fonctions en tant que sénateur.

La sénatrice Clement : Merci. Je comprends. Autrement dit, les négociations ont échoué? Car maintenant, nous légiférons, potentiellement. Le gouvernement fédéral ou les gouvernements n'ont pas réussi à trouver de solution à cette question très urgente, et nous voilà ici. Nous n'avons pas planifié correctement. Nous n'avons pas planifié en tenant compte des changements climatiques. J'essaie de comprendre où nous avons échoué et ce qui a fait en sorte que nous devons maintenant simplement nous en remettre au gouvernement fédéral.

Le sénateur Quinn : Avec tout le respect que je vous dois, madame la sénatrice, je ne dirais pas que nous avons échoué. Je dirais que nous utilisons un mécanisme de notre Constitution pour attirer l'attention sur une question d'intérêt national. C'est dans l'intérêt du Canada. Je peux dire cela avec une certitude absolue parce que je connais très bien les échanges et le commerce et leurs liens avec les industries portuaires, ferroviaires et du transport routier du Canada. Je suis également très conscient des autres facteurs en jeu dans cette région qui seront touchés si les digues lâchent ou quand elles lâcheront et qu'il y a des inondations surviennent. Deux villes et les zones environnantes seront inondées. Nous perdrons beaucoup de terres agricoles, et les dommages seront incalculables et probablement irréparables. J'ai voulu que l'on accorde plus rapidement de l'attention à cette discussion. Je pense qu'il est erroné de dire qu'il y a eu un échec.

La sénatrice Clement : Je ne devrais pas utiliser le mot « échec », car cela suscite sans aucun doute une attitude défensive. C'est ma faute.

Quelles autres solutions a-t-on essayées avant d'en arriver là? C'est pour le moment une meilleure façon de le dire, car je comprends votre réponse.

M. Skinner : Vous soulevez une question intéressante, madame la sénatrice. Quelle est la solution?

I draw your attention to the preamble of the bill. It refers to the Maritime Marshland Rehabilitation Act. The ironic thing here is that with the dikes today, where the 50-cent dollars were paid 100% by the federal government, owned by the federal government, in 1970, ownership was transferred to the two Maritime provinces.

What is the challenge? I think the challenge right now is a policy decision. If we're dealing with 50-cent dollars, everything has to fall under the 50-cent-dollar framework. What we're saying is that this is something different. Again, you acknowledged the two different provinces. A lot of the assets will physically be located in New Brunswick, but the benefit, I'd say, on balance, would actually be to Nova Scotia because that's just the way the geography is. Historically, the federal government did have an alternative solution. Again, this is just a mechanism that doesn't compel any funding, but it gets the conversation beyond the 50-cent dollars because this is of such significant importance to Atlantic Canada and, dare I say, all of Canada.

Senator Clement: Thank you, both.

Senator Quinn: Thank you.

Senator Robinson: Thank you both for being here to speak to us about the Chignecto Isthmus.

As I said earlier, I am a senator from Prince Edward Island. Agriculture is our most important industry, and export of our ag products is critical. We certainly do see a lot of sea cans, as we call them, heading over to Halifax to be exported from that port. I know a lot of people have been medevaced by ambulance to Halifax. It is certainly the biggest regional hospital with the greatest resources for us locally. I think about tourism and about all the value that Canada relies on Nova Scotia to bring to our GDP and what would happen if Nova Scotia was cut off from us or us from them, depending on which way you look at it.

If we look at 2021 and what happened in British Columbia with the Fraser Valley, with that flooding, we saw the loss of farmland, which you have intimated would happen when the dikes fail in Chignecto. We saw massive contamination of water. We talked about environment. We saw a loss of highway, railway and communications infrastructure. I see many parallels there.

In my previous life with the Canadian Federation of Agriculture, I certainly heard producers in the B.C. Fraser Valley area sounding the alarm and trying to get the attention of the federal government and their provincial government to put money into proactive measures before we got to that situation.

J'attire votre attention sur le préambule du projet de loi. Il renvoie à la Loi sur l'utilisation des terrains marécageux des provinces maritimes. Ce qui est ironique ici, c'est que la propriété des digues d'aujourd'hui, où le dollar à 50 ¢ a entièrement été couvert par le gouvernement fédéral, qui en avait également la propriété, a été transférée aux deux provinces maritimes en 1970.

Quel est le défi? Je pense que c'est actuellement une décision politique. Si nous retenons le dollar à 50 ¢, tout doit respecter ce cadre. Nous disons que, ici, c'est quelque chose de différent. Encore une fois, vous avez admis que cela concerne deux provinces. Une grande partie des actifs se trouvera physiquement au Nouveau-Brunswick, mais c'est la Nouvelle-Écosse qui jouira de l'avantage, simplement en raison de la géographie. Historiquement, le gouvernement fédéral avait une solution de rechange. Encore une fois, il ne s'agit que d'un mécanisme qui n'oblige aucun financement, mais qui permet d'aller au-delà du dollar à 50 ¢ parce que cette question est très importante pour le Canada atlantique et, j'ose même dire, pour l'ensemble du Canada.

La sénatrice Clement : Merci à vous deux.

Le sénateur Quinn : Merci.

La sénatrice Robinson : Je vous remercie tous deux d'être venus nous parler de l'isthme de Chignecto.

Comme je l'ai dit plus tôt, je suis une sénatrice de l'Île-du-Prince-Édouard. L'agriculture est notre industrie la plus importante, et l'exportation de nos produits agricoles est essentielle. Nous voyons certainement passer beaucoup de conteneurs maritimes allant vers Halifax pour être exportés à partir de ce port. Je sais que beaucoup de personnes sont évacuées par ambulance jusqu'à Halifax. C'est certainement le plus grand hôpital régional, et il possède les plus grandes ressources, localement. Je pense au tourisme et à la valeur de la Nouvelle-Écosse pour le PIB, sur laquelle compte le Canada, et à ce qui se passerait si la Nouvelle-Écosse était coupée de nous ou si nous n'étions coupés d'elle, selon le point de vue.

Si nous regardons ce qui s'est passé en 2021 en Colombie-Britannique, dans la vallée du Fraser, la perte des terres agricoles à la suite des inondations, et vous l'avez dit que cela se passera de la même manière lorsque les digues céderont à Chignecto. Nous savons qu'il y a eu une contamination importante de l'eau. Nous avons parlé de l'environnement. Nous avons vu la perte des infrastructures routières, ferroviaires et des communications. Je peux y voir de nombreux parallèles.

Dans une vie antérieure, quand je travaillais à la Fédération canadienne de l'agriculture, j'ai bien entendu des producteurs de la région de la vallée du Fraser, en Colombie-Britannique, sonner l'alarme et essayer d'attirer l'attention du gouvernement fédéral et de leur gouvernement provincial, afin qu'ils investissent dans

Unfortunately, that didn't happen, and now we're looking at a bill of \$9 billion plus for cleanup and recovery from that flood.

Have you looked at the B.C. flood situation? Have you learned anything from that? What have you applied to this with that knowledge?

Senator Quinn: Thank you for those questions, senator.

That was one of the discussions we had during our previous work on critical infrastructure and climate change. It certainly underscored the importance of taking action sooner rather than later. You're right. Unfortunately, history has a consistent track record of not taking actions when there is a problem that's well defined and well known. We wait and we wait until we have the event. The costs resulting from the event are much greater than was talked about. That was one of the struggles that my colleagues referred to tonight. I think the parallels are good.

One of the things that I have learned from being a senator from that end of the country, and from being a senator who is involved in the transportation sector; is that this is a critical area to the economic well-being of our country. We need to bring greater focus to it so that the negotiations can be stronger and more focused and so that action can begin.

I think your observation is both a good one and a fair one.

Senator Cuzner: Thanks very much for the presentations.

It's just not the problems of Nova Scotia that is the main benefactor; it is the producers in Quebec, Ontario and western points getting their goods to market in Nova Scotia, Newfoundland and, through the Port of Halifax, internationally as well. It does have a broader impact. I understand that.

Could you help me with the declaratory powers? How is that triggered? You referenced the one in 1886. Do you have a couple of examples of something more recent — like from the Backstreet Boys era onward?

Mr. Skinner: Thank you very much, Senator Cuzner.

Regarding the mechanics of the declaratory power, you can declare a work for the general advantage of Canada or of two or more provinces. That's from the Constitution Act, 1867, and section 92(10)(c). That has to be in an act of Parliament. Unlike a court determination, if we find that the declaratory power is not

des mesures proactives, avant que cela n'arrive. Malheureusement, rien n'a été fait, et nous avons maintenant une facture de 9 milliards de dollars à régler, en plus du nettoyage et du rétablissement après l'inondation.

Avez-vous examiné ce qui s'est passé avec l'inondation en Colombie-Britannique? Avez-vous tiré des leçons de cela? Quelle mesure avez-vous appliquée, avec cette connaissance?

Le sénateur Quinn : Merci de vos questions, madame la sénatrice.

Nous avons justement discuté de cela, entre autres choses, durant le travail que nous avons fait précédemment sur les infrastructures essentielles et les changements climatiques. Cela a certainement mis en relief l'importance d'agir plutôt tôt que tard. Vous avez raison. Malheureusement, il semble qu'on a depuis toujours tendance à ne pas agir, même le problème est bien défini et bien connu. On attend, on attend, jusqu'à ce que l'événement se produise. Les coûts associés à l'événement sont encore plus grands que ce qui était prévu. C'est l'un des problèmes dont mes collègues ont parlé ce soir. Je pense que les parallèles sont valables.

Une chose que j'ai apprise en tant que sénateur pour cette partie du pays et en tant que sénateur s'intéressant au secteur des transports, c'est qu'il s'agit d'un domaine essentiel pour le bien-être économique de notre pays. Nous devons mettre davantage l'accent là-dessus afin que les négociations soient plus rigoureuses et plus ciblées et que des mesures puissent être prises.

Je pense que vous avez fait une bonne et juste observation.

Le sénateur Cuzner : Merci beaucoup de vos déclarations.

Les problèmes ne concernent pas seulement la Nouvelle-Écosse, qui est la principale bénéficiaire, mais aussi les producteurs du Québec, de l'Ontario et de l'Ouest, qui veulent acheminer leurs produits aux marchés de la Nouvelle-Écosse, de Terre-Neuve et, par le port d'Halifax, à l'étranger aussi. Cela va avoir des répercussions plus larges. Je comprends cela.

Pouvez-vous m'aider à comprendre le pouvoir déclaratoire? Quel est le déclencheur? Vous avez parlé de la fois où il a été utilisé en 1886. Avez-vous deux ou trois exemples plus récents, disons depuis l'époque des Backstreet Boys?

M. Skinner : Merci beaucoup, sénateur Cuzner.

Relativement au mécanisme du pouvoir déclaratoire, vous pouvez déclarer qu'un ouvrage sert l'intérêt général du Canada ou de deux provinces ou plus. Cela est prévu à l'alinéa 92(10)(c) de la Loi constitutionnelle de 1867. La déclaration doit être inscrite dans une loi fédérale. Contrairement à une décision

useful, it can be repealed like it was in the example I used when speaking to Senator Miville-Dechêne. Parliament alone makes that determination.

I will work backwards. In all honesty, I can't remember when the Backstreet Boys were formed.

Senator Quinn: You weren't born.

Mr. Skinner: You are too kind.

All international bridges and tunnels have the use of the declaratory power. The Gordie Howe Bridge is another good example, in addition to the Champlain Bridge. Normally, the Government of Canada would cover 50% of the costs, but they are covering 100% of the costs for the Gordie Howe Bridge because it is viewed as being so significant to the economy.

Another example that predates the Backstreet Boys is the act that created the Cape Breton Development Corporation, or DEVCO. It used the declaratory power because the government felt that helping Cape Breton — I know you are a Cape Bretonner; we discussed that I was also born in Cape Breton — was important and that the regional concerns should be acknowledged at the federal level. Those are some other examples.

As I said, anything dealing with nuclear power also falls under the declaratory power. I believe the National Capital Act has the declaratory power invoked as well. I have more examples, but that is probably better for later. Bill C-33 is also anticipated.

Senator Quinn: Bill C-33, which is in the lower chamber now, has the declaratory power embedded in it as it pertains to terminals and ports as being in the national interest.

The Chair: Senators, you have 10 minutes to share on second round.

Senator Miville-Dechêne: Who owns the land we are talking about in the Chignecto Isthmus?

Mr. Skinner: In the context of who has title, or if the declaratory power was used, who would have ownership?

Senator Miville-Dechêne: Both.

Mr. Skinner: Both. Good question.

That question would be better left to the provinces. I know they have the feasibility study because there are a lot of different rights holders and title holders, including Indigenous Canadians. It is important to note that the invocation of the declaratory

juridique, si l'on juge que le pouvoir déclaratoire n'est pas utile, il peut être abrogé, comme cela a été le cas dans l'exemple que j'ai donné à la sénatrice Miville-Dechêne. Le Parlement seul prend la décision.

Je vais y aller en commençant par la fin. Pour être tout à fait honnête, je ne me souviens pas de l'année où sont arrivés les Backstreet Boys.

Le sénateur Quinn : Vous n'étiez pas encore né.

M. Skinner : Vous êtes trop gentil.

Le pouvoir déclaratoire peut être utilisé pour tous les ponts et tunnels internationaux. Le pont Gordie Howe est un autre bon exemple, et aussi le pont Champlain. Normalement, le gouvernement du Canada assumerait 50 % des coûts, mais il assume la totalité des coûts pour le pont Gordie Howe, parce que ce pont est considéré comme ayant une très grande importance pour l'économie.

Un autre exemple, qui date d'avant les Backstreet Boys, est la loi qui a créé la Société de développement du Cap-Breton, la SDCB. On a utilisé le pouvoir déclaratoire parce que le gouvernement estimait qu'aider le Cap-Breton — je sais que vous êtes un Capbretonnais; comme nous en avons discuté, je suis moi aussi né au Cap-Breton — était important et que les préoccupations régionales devaient être prises en considération par le fédéral. Ce sont d'autres exemples.

Comme je l'ai dit, tout ce qui touche l'énergie nucléaire est aussi lié au pouvoir déclaratoire. Je crois que la Loi sur la capitale nationale invoque aussi le pouvoir déclaratoire. J'ai d'autres exemples, mais ce serait probablement mieux de les garder pour plus tard. Il y a aussi le projet de loi C-33, à venir.

Le sénateur Quinn : Le pouvoir déclaratoire dans le projet de loi C-33, qui est devant la Chambre basse présentement, vise les terminaux et les ports, considérés comme servant l'intérêt national.

Le président : Honorables sénateurs et sénatrices, vous vous partagerez 10 minutes au deuxième tour.

La sénatrice Miville-Dechêne : À qui appartient la terre dont il est question ici, dans l'isthme de Chignecto?

M. Skinner : Vous demandez qui détient le titre, ou qui en prendrait possession si le pouvoir déclaratoire était utilisé?

La sénatrice Miville-Dechêne : Les deux.

M. Skinner : Les deux. C'est une bonne question.

Ce serait préférable de laisser cette question aux provinces. Je sais qu'il y a une étude de faisabilité, parce qu'il y a beaucoup de titulaires de droits et de détenteurs de titres, dont des Canadiens autochtones. Il est important de souligner que l'utilisation du

power does not actually change ownership. Parliaments in the future could choose to do so, but that's an ancillary issue. A good example is the province of New Brunswick which has the most international bridges in Canada but the —

Senator Miville-Dechêne: I will stop you because we don't have much time.

My last question goes back to what Senator Clement was asking. There are many conflicts between the federal and provincial governments in terms of sharing the bill, such as health care and everything. That doesn't end up as a private member's bill. It's solved through negotiations. I understand that New Brunswick and Nova Scotia are negotiating now with the federal government. At one point, they were not, but negotiations have started again. I know this is more of a philosophical question. In a way, it goes into the political terrain. I know it is not easy and Quebec is always complaining about sharing, but should it be our role to legislate on a difference about how much we are going to pay for that?

Senator Quinn: Thank you for that question.

Again, this declaratory power has been used in different areas of Canada. Mr. Skinner has described that with some of the more recent and current examples in legislation that's being proposed. But it has been used in other parts of Canada where the federal government has made the declaratory power because it is in the general interest of Canada. It doesn't mean that negotiations don't take place. In the case of the Champlain Bridge in Montreal, it was paid for 100% by the federal government. That's fair because the federal government made the decision after Parliament invoked the declaratory power. The Gordie Howe Bridge — both sides — are being paid for by the federal government because they made a policy decision after the declaratory power was invoked.

This piece of land that joins Nova Scotia to New Brunswick is every bit as important and is every bit in the national interest as that to which I have referred. Again, I'm putting the argument forward that Atlantic Canada needs this to be seen on the national stage as this being in the national interests of Canada. About \$35 billion worth of trade crosses this area every year.

Senator Richards: The idea is that this has taken so long is simple neglect. That's what it is. I don't want to be verbose, but that's generally what happens to the Maritimes. It has happened since I was a kid. It still happens. You can bet that if this were in a more advantageous place, in Ontario or Quebec, this would have been handled a lot better a long time ago. I applaud you for bringing this forward. I think it is absolutely essential for Canada, not only for the Maritimes but for all of Canada. As

pouvoir déclaratoire n'entraîne aucun transfert de propriété. De futurs Parlements pourraient décider qu'il en soit ainsi, mais c'est une question secondaire. Un bon exemple serait la province du Nouveau-Brunswick, où se trouve le plus grand nombre de ponts internationaux au Canada, mais...

La sénatrice Miville-Dechêne : Je vais vous arrêter, parce que je n'ai pas beaucoup de temps.

Ma dernière question fait suite à ce que demandait la sénatrice Clement. La répartition des coûts cause beaucoup de problèmes entre les gouvernements fédéral et provinciaux, par exemple en ce qui concerne les soins de santé et tout le reste, mais cela ne se retrouve pas dans un projet de loi d'initiative parlementaire; on trouve une solution en négociant. Je crois savoir que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse négocient présentement avec le gouvernement fédéral. Les négociations s'étaient interrompues à un certain moment, mais elles ont repris. Je sais que c'est plutôt une question d'ordre philosophique, mais d'une certaine façon, on s'aventure en terrain politique. Je sais que ce n'est pas facile, et le Québec se plaint toujours de la répartition des coûts, mais notre rôle est-il de légiférer sur la différence entre les montants que nous allons payer pour cela?

Le sénateur Quinn : Merci de la question.

Encore une fois, le pouvoir déclaratoire a été utilisé à différents endroits au Canada, comme l'a expliqué M. Skinner avec certains exemples plus récents et actuels, concernant la loi qui est proposée. Mais le pouvoir déclaratoire a aussi été utilisé à d'autres endroits du Canada lorsque le gouvernement fédéral a jugé que cela était dans l'intérêt général du Canada. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de négociations. Dans le cas du pont Champlain à Montréal, le gouvernement fédéral a acquitté toute la facture. C'était juste, parce que le gouvernement fédéral a pris la décision après que le Parlement a invoqué le pouvoir déclaratoire. Le pont Gordie Howe — les deux côtés — a été payé par le gouvernement fédéral, parce qu'il avait pris une décision stratégique après que le pouvoir déclaratoire a été invoqué.

Ce bout de terre, qui relie la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, est tout aussi important et sert tout aussi bien l'intérêt national que les autres exemples dont j'ai parlé. Encore une fois, je veux faire valoir qu'il est nécessaire pour le Canada atlantique que cela soit vu, sur la scène nationale, comme servant l'intérêt national du Canada. Il y a environ 35 milliards de dollars de marchandises qui traversent la région chaque année.

Le sénateur Richards : Cela a pris tellement de temps, c'est de la pure négligence. Voilà ce que c'est. Je ne veux pas m'étendre sur le sujet, mais c'est généralement ce qui arrive dans les Maritimes. Cela arrivait quand j'étais petit, et cela arrive encore. Je mettrais ma main au feu que, s'il s'agissait d'un endroit plus avantageux, en Ontario ou au Québec, on s'en serait occupé bien mieux et il y a longtemps. J'aimerais vous féliciter d'avoir soulevé le sujet. À mon avis, c'est absolument essentiel

Senator Cuzner said, it's a win for Quebec and Ontario as well. That's my comment.

Mr. Skinner: If I can just offer a point to ponder as I put on my emergency-management-lawyer hat, to put it in context, we are talking about adaptation and mitigation, so that's on the front end, before a disaster. That's 50-cent dollars. We're talking about a fund that has remaining in it \$800 million, if I recall correctly. Now, on the other end of post-disaster response and recovery, that's where the federal government, through the Emergency Management Act or federal disaster assistance, comes in. That's, again, a cost-sharing arrangement, but there's per capita funding. After we hit a certain threshold — and I have my napkin calculation here — there are roughly \$20 million or \$25 million in the case of New Brunswick. The federal government pays 90% of all costs up to an unlimited liability, right? As Senator Quinn talked about and as you'll hear from the provinces, the impact on the recovery side will be absolutely catastrophic from a financial point of view. The amount of money that we're talking about on the adaptation and mitigation side to do the preventive work, which they did in the 1940s at 100%, is far cheaper than doing it from the disaster recovery side.

The Chair: Senator Quinn, thank you for taking all our questions and for coming before this committee as a witness this time. We look forward to you taking your rightful place back with us. Mr. Skinner, thank you as well for your insight on the issue.

Colleagues, we will turn to our second panel. We are pleased to welcome the Honourable Blaine Higgs, Premier of New Brunswick. We are also pleased to welcome the Honourable Kim Masland, Minister of Public Works for the Government of Nova Scotia. Thank you very much for joining us. We will begin opening remarks with Premier Higgs for five minutes, then over to Minister Masland, and then my colleagues will have questions.

[*Translation*]

The Honourable Blaine Higgs, Premier of New Brunswick: Good evening, honourable senators. As Premier of New Brunswick, I want to thank you for giving me the opportunity to speak to your committee.

pour le Canada, pas seulement pour les Maritimes, mais bien pour tout le Canada. Comme le sénateur Cuzner l'a dit, c'est aussi à l'avantage du Québec et de l'Ontario. Voilà ce que j'avais à dire.

M. Skinner : Si vous me le permettez, j'aimerais mettre mon chapeau d'avocat spécialisé en gestion des mesures d'urgence et proposer une piste de réflexion. Pour situer le contexte : nous parlons ici d'adaptation et d'atténuation, donc la première ligne, avant une catastrophe. C'est la règle du dollar à 50 cents. Nous parlons d'un fonds dans lequel il reste 800 millions de dollars, si je me souviens bien. Donc, à l'autre bout, celui des interventions et du rétablissement après une catastrophe, c'est là que le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire de la Loi sur la gestion des urgences ou du programme d'aide fédérale en cas de catastrophe, intervient. Encore une fois, il y a un accord sur le partage des coûts, mais il y a aussi un financement par habitant. Une fois qu'un certain seuil est atteint — et j'ai fait des calculs rapides, ici —, il y a environ 20 ou 25 millions de dollars pour le Nouveau-Brunswick. Le gouvernement fédéral paye 90 % des coûts, jusqu'à une responsabilité illimitée, n'est-ce pas? Comme l'a dit le sénateur Quinn, et comme vous le diront les provinces, les conséquences du côté du rétablissement seront absolument catastrophiques, financièrement parlant. Le montant dont nous parlons, du côté de l'adaptation et de l'atténuation, pour les travaux préventifs, qui ont été faits en 1940 et payés à 100 %, sera beaucoup moins élevé que pour un rétablissement après une catastrophe.

Le président : Sénateur Quinn, merci d'avoir répondu à toutes nos questions et d'avoir comparu devant le comité en tant que témoin, cette fois. Nous avons hâte que vous repreniez la place qui vous revient, à nos côtés. Monsieur Skinner, nous vous remercions également de vos lumières dans ce dossier.

Chers collègues, nous allons accueillir notre deuxième groupe de témoins. Nous avons le plaisir d'accueillir l'honorable Blaine Higgs, premier ministre du Nouveau-Brunswick, ainsi que l'honorable Kim Masland, ministre des Travaux publics du gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Merci beaucoup d'être des nôtres. Nous allons commencer par la déclaration préliminaire du premier ministre Higgs, qui aura cinq minutes, puis ce sera au tour de la ministre Masland, et enfin mes collègues auront des questions à vous poser.

[*Français*]

L'honorable Blaine Higgs, premier ministre du Nouveau-Brunswick : Bonsoir, honorables sénateurs. En tant que premier ministre du Nouveau-Brunswick, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser à votre comité.

You are fulfilling one of your constitutional responsibilities by giving regional interests a voice on a matter of vital importance for New Brunswickers and for all Canadians, given its national scope.

[*English*]

The dikes on the Chignecto Isthmus are works built for the general advantage not just of the Maritime provinces but for the whole of Canada. The Government of New Brunswick therefore strongly believes that the Constitution of Canada requires the federal government to take full responsibility for these works because of the trade, transport and communication links they support.

In seeking recognition of this view by the Government of Canada, New Brunswick is working on two approaches to achieve this end. One is the legislative approach in Bill S-273, proposed by New Brunswick Senator Jim Quinn and which we will discuss here today. We are also pursuing a legal avenue as an intervenor in the reference case being brought by the Province of Nova Scotia. This matter will be heard by the Nova Scotia Court of Appeal on a date yet to be determined. As that matter is before the courts, I will say nothing further on the issues to be raised there other than that the case seeks the same end that we are discussing here today — a declaration that the federal government is exclusively responsible for maintaining vital economic links between provinces, including the Chignecto Isthmus.

Bill S-273 would see the Parliament of Canada use its discretionary powers under section 92(10)(c) of the Constitution Act, 1867, to declare that the maintenance of the Chignecto Isthmus is for the general advantage of Canada — in other words, in the national interest and must therefore fall under the jurisdiction of the Government of Canada.

Senators, I can understand that some of you may wonder whether it is okay to use the declaratory power in Bill S-273 given any perceived impact on provincial rights. Senators, New Brunswick supports the use of the declaratory power in Bill S-273.

The risk to the isthmus created by more frequent and severe storms and our changing climate is of great importance, not only to New Brunswick and Nova Scotia but also to the health and well-being of our fellow Atlantic Canadians in Newfoundland and Prince Edward Island.

Vous assumez ainsi l'une de vos responsabilités constitutionnelles, en donnant une voix aux intérêts régionaux sur une question d'une importance vitale pour les Néo-Brunswickois et pour tous les Canadiens en raison de sa portée nationale.

[*Traduction*]

Les digues de l'isthme de Chignecto ont été construites dans l'intérêt général, et pas seulement dans l'intérêt des provinces maritimes; elles servent tout le Canada. Le gouvernement du Nouveau-Brunswick croit donc fermement que, en vertu de la Constitution du Canada, le gouvernement fédéral doit assumer l'entière responsabilité de ces ouvrages, car les digues soutiennent un lien pour le commerce, le transport et les communications.

Le Nouveau-Brunswick demande au gouvernement du Canada d'accepter son point de vue, et travaille à cette fin sur deux approches. La première est l'approche législative, le projet de loi S-273 proposé par le sénateur Jim Quinn du Nouveau-Brunswick et dont nous discuterons aujourd'hui. La deuxième approche est d'ordre juridique, à titre de partie à l'affaire de la province de la Nouvelle-Écosse qui a été renvoyée à l'arbitrage. Cette affaire sera entendue par la Cour d'appel de la Nouvelle-Écosse, à une date qui reste à déterminer. Comme cette affaire est encore devant les tribunaux, je n'en dirai pas plus sur les questions qui seront examinées, sauf pour dire que l'objectif recherché dans cette affaire est le même dont nous discutons ici aujourd'hui : une déclaration du gouvernement fédéral assumant la responsabilité exclusive de l'entretien des liens économiques vitaux entre les provinces, y compris l'isthme de Chignecto.

En vertu du projet de loi S-273, le gouvernement du Canada utiliserait le pouvoir discrétionnaire prévu à l'alinéa 92(10)c) de la Loi constitutionnelle de 1867 et déclarerait que l'entretien de l'isthme de Chignecto est à l'avantage général du Canada; en d'autres mots, qu'il sert l'intérêt national et qu'il doit donc relever de la compétence du gouvernement du Canada.

Honorables sénateurs et sénatrices, je pourrais comprendre que certains d'entre vous se demandent s'il est justifié d'utiliser le pouvoir déclaratoire prévu dans le projet de loi S-273, compte tenu des répercussions perçues sur les droits des provinces. Honorables sénateurs et sénatrices, le Nouveau-Brunswick soutient l'utilisation du pouvoir déclaratoire prévu dans le projet de loi S-273.

Le risque pour l'isthme, en raison des tempêtes plus fréquentes et plus sévères ainsi que des changements climatiques, est d'une grande importance, non seulement pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, mais aussi pour la santé et le bien-être de nos concitoyens du Canada atlantique, de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard.

A system of dikes, first built in the 1600s, has made the marshland useable, first for agriculture and more recently for transportation. Every day, millions of dollars' worth of goods pass in both directions across the isthmus. In 2015, the volume of goods moving by road and rail through this area was estimated at \$35 billion annually. That number would have increased significantly over the past decade.

The Chignecto Isthmus is the sole land bridge that connects New Brunswick and Nova Scotia. The Trans-Canada Highway crosses this marshland, as does the CN Rail line which serves the region. In addition, telecommunications links and electricity infrastructure cross this area to connect our two provinces. The isthmus is integral to national and international trade.

Protecting these 19 kilometres of road and rail links is a series of dikes that hold back the sea and regulate water levels. As storms become more severe due to climate change, the risk of a failure in the dike system grows with each passing year. We are working with Nova Scotia to address this threat. We have jointly developed a multi-year plan to improve and secure the dike system at an overall cost of \$650 million.

We believe the Government of Canada should assume the full cost of this project, in keeping with their constitutional responsibility. Some of our colleagues in Ottawa disagree, but we are working on finding alignment. While the constitutional principle is important, protecting the isthmus and the people and goods that travel across it cannot wait. We are proceeding with the work because it needs to be done. We can't afford to have this vital transport and telecommunications link fail for any reason. That would be catastrophic for our region and for the country. But I maintain that the Government of Canada bears the ultimate responsibility for securing the isthmus, as it has done over the past 150 years to build roads and rails that connect this country from sea to sea to sea.

The use of the declaratory power is not without recent precedent. A decade ago, Parliament used the declaratory power, causing the Government of Canada to assume full jurisdictional responsibility and make the policy decision to build and maintain the Champlain Bridge across the St. Lawrence River in Montreal, a project wholly located within the province of Quebec. As a matter of regional fairness and respect, I ask that senators treat this request by the Atlantic provinces no differently.

Le système de digues, dont les premières ont été construites dès les années 1600, nous a permis d'utiliser les terrains marécageux, d'abord pour l'agriculture, et plus récemment pour le transport. Chaque jour, 1 million de dollars en marchandises traversent l'isthme dans les deux sens. En 2015, on estimait que le volume de marchandises transportées par la route et par train dans cette région représentait 35 milliards de dollars annuellement, et ce chiffre a sans doute considérablement augmenté au cours des 10 dernières années.

L'isthme de Chignecto est le seul pont terrestre qui relie le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse. La Transcanadienne traverse ce terrain marécageux, tout comme la ligne de chemin de fer du CN qui dessert la région. Il y a aussi dans cette région des relais de télécommunications et des infrastructures électriques qui relient nos deux provinces. L'isthme fait partie intégrante de nos échanges nationaux et internationaux.

Une série de digues protège ces 19 kilomètres de routes et de chemins de fer, en retenant la mer et en régulant les niveaux d'eau. Puisque les changements climatiques causent des tempêtes de plus en plus sévères, le risque d'une défaillance du système de digues augmente année après année. Nous travaillons avec la Nouvelle-Écosse pour atténuer cette menace. Nous avons élaboré conjointement un plan pluriannuel visant à améliorer et à sécuriser le système de digues, au coût global de 650 millions de dollars.

Nous croyons que le gouvernement du Canada devrait assumer le coût entier du projet, conformément à sa responsabilité constitutionnelle. Certains de nos collègues à Ottawa ne sont pas d'accord, mais nous cherchons un terrain d'entente. Certes, le principe constitutionnel est important, mais la protection de l'isthme et des gens et des biens qui circulent ne peut pas attendre. Nous allons de l'avant avec cet ouvrage, parce que cela doit être fait. Nous ne pouvons pas nous permettre, pour quelque raison que ce soit, de perdre ce lien crucial pour le transport et les télécommunications. Ce serait une catastrophe pour notre région et pour le pays. Je maintiens cependant que la responsabilité ultime de sécuriser l'isthme incombe au gouvernement du Canada, comme pour les routes et les chemins de fer qu'il a construits ces 150 dernières années pour relier tout le pays d'un océan à l'autre.

L'utilisation du pouvoir déclaratoire n'est pas sans précédent récent. Il y a une dizaine d'années, le Parlement a utilisé le pouvoir déclaratoire pour que le gouvernement fédéral assume l'entière responsabilité administrative et prenne la décision stratégique de construire et d'entretenir le pont Champlain sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal. Ce projet était entièrement situé dans la province de Québec. Dans l'intérêt de l'équité et du respect pour la région, je demande aux sénateurs et aux sénatrices de traiter de la même manière la demande des provinces atlantiques.

Senators, Infrastructure Canada's Disaster Mitigation and Adaptation Fund is inappropriate for a project of national importance like protecting the Chignecto Isthmus. The fund is oversubscribed, with other provincial and territorial applications competing for the remaining \$800 million in funding. Even at 50-cent dollars, the estimated total \$650 million cost of the Chignecto project will limit the ability of all provincial and territorial governments from accessing these remaining funds. Clearly, the Chignecto project must be treated differently.

Senators, that is why I ask you to pass this bill, to indicate that the Chignecto project is in the national interest and have it brought before the House of Commons. I believe this is a matter of great urgency for my province and all Canadians, and I ask that you do your part to ensure that the Government of Canada acts in the best interest of this country.

[Translation]

Thank you for your attention. I'm happy to take your questions now.

[English]

The Chair: Thank you, premier.

The Honourable Kim Masland, Minister of Public Works, Government of Nova Scotia: Good evening, honourable senators. Thank you for the opportunity to speak to you tonight on behalf of Premier Tim Houston and Nova Scotians on this very important issue.

The Chignecto Isthmus is an essential land transportation corridor for people and goods travelling between Nova Scotia, New Brunswick, Prince Edward Island, Newfoundland and Labrador and the rest of Canada. A network of dikes and aboiteaux were built in the isthmus in the late 1600s, which currently protects communities, infrastructure, private lands and natural resources from rising sea levels. With more frequent severe storms and rising sea levels due to climate change, the dike system is at risk of being breached.

The Chignecto Isthmus corridor contains the Trans-Canada Highway, connecting Nova Scotia and Newfoundland to New Brunswick and the rest of Canada. It also has the only railway between Nova Scotia and New Brunswick, which connects the Port of Halifax to the rest of Canada and Midwest U.S. markets. Power and telecommunications lines also run through it. It is estimated that \$100 million worth of goods pass through the Chignecto Isthmus every day and billions of dollars of goods each year.

Honorable sénateurs et sénatrices, le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes d'Infrastructure Canada ne convient pas à un projet d'importance nationale comme la protection de l'isthme de Chignecto. Ce fonds est déjà surutilisé: les autres provinces et territoires ont aussi des demandes et se font concurrence pour les 800 millions de dollars restants dans le fonds. Même avec un dollar à 50 cents, le coût total estimé de 650 millions de dollars pour le projet de l'isthme de Chignecto limitera l'accès de tous les gouvernements provinciaux et territoriaux aux restes des fonds. Le projet de l'isthme de Chignecto doit donc clairement être traité différemment.

Honorable sénateurs et sénatrices, voilà pourquoi je vous demande d'adopter ce projet de loi, pour déclarer que le projet de l'isthme de Chignecto sert l'intérêt national, et le soumettre à la Chambre des communes. Je crois qu'il s'agit d'un enjeu très pressant pour ma province et pour tout le Canada, et je vous demande de faire votre part pour veiller à ce que le gouvernement du Canada agisse dans l'intérêt supérieur du pays.

[Français]

Je vous remercie de votre attention. Je serai maintenant heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président : Merci, monsieur le premier ministre.

L'honorable Kim Masland, ministre des Travaux publics, gouvernement de la Nouvelle-Écosse : Bonsoir, honorables sénateurs et sénatrices. Merci de me donner l'occasion de vous parler ce soir de cet enjeu très important au nom du premier ministre Tim Houston et des Néo-Écossais.

L'isthme de Chignecto est un corridor de transport essentiel pour les gens et les biens qui se déplacent entre la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve-et-le-Labrador et le reste du Canada. Un réseau de digues et d'aboiteaux a été construit sur l'isthme à la fin des années 1600, et il protège aujourd'hui les collectivités, l'infrastructure, les terres privées et les ressources naturelles contre la hausse du niveau de la mer. Compte tenu de l'augmentation de la fréquence des tempêtes violentes et de la hausse du niveau de la mer dues aux changements climatiques, une brèche risque de se former dans le système de digues.

La Transcanadienne qui relie la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve au Nouveau-Brunswick et au reste du Canada emprunte le corridor de l'isthme de Chignecto. On y retrouve aussi la seule voie ferrée qui relie la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, et qui relie le port de Halifax au reste du Canada et aux marchés du Midwest américain. Des lignes électriques et de télécommunications parcourent aussi cette région. On estime que 100 millions de dollars de marchandises circulent sur l'isthme de Chignecto chaque jour et des milliards de dollars de marchandises chaque année.

Nova Scotia is also a hub for health care and post-secondary education for people throughout the Maritime provinces. Many people travel to and from the province every single day for important medical appointments.

The isthmus is not just important for people who need to get to Nova Scotia — it's also important for those who rely on goods that are produced in the province or are transported through our province from other parts of the world. The protection of the Chignecto Isthmus should be of national interest, as without it, there would be major impacts to the rest of the country. Many people do not likely realize just how much they rely on goods that come from or through Nova Scotia.

If the dikes at the Chignecto Isthmus were to fail, there would be major supply chain issues across Canada. Many of our agricultural producers ship their products nationally using this corridor, helping to feed Canadians. Feed for livestock often comes from outside our province, which is critical to farming, especially in the poultry, dairy and beef sectors. Our farmers and communities also rely on the isthmus to transport food that's processed outside our province. The fresh Nova Scotia lobster, scallops and other seafood that have become a favourite across the country would not be available in restaurants and grocery stores. It cannot be overstated that without the isthmus, there will be serious challenges to the food supply chain. The goods that pass through it quite literally keep food on the shelves and people fed.

The huge number of cars that come through our ports from other parts of the world would not be able to make it to car dealerships. If the isthmus were to fail, the forestry products that we export, like paper and lumber, would not make it to other parts of Canada. The goods that are shipped by container into our ports and then transported by train across the country would not make it to where they need to go. This includes critical supplies that businesses in other parts of the country use in their production processes.

Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador also use the Chignecto Isthmus for health care delivery and the shipment of essential goods.

Without the corridor, there would be major challenges trying to transport these goods and the many others that go through the isthmus. This would have a massive economic impact not only on Nova Scotia but on many other parts of the country. This is

La Nouvelle-Écosse est aussi un carrefour pour les services de santé et d'éducation postsecondaire pour les gens des provinces maritimes. Beaucoup de personnes se déplacent d'une province à l'autre tous les jours pour se rendre à des rendez-vous médicaux importants.

L'isthme n'est pas seulement important pour les gens qui veulent se rendre en Nouvelle-Écosse — il est aussi important pour ceux qui dépendent des biens produits dans la province ou qui traversent notre province en provenance d'ailleurs dans le monde. La protection de l'isthme de Chignecto devrait être une question d'intérêt national, puisque, si l'on ne pouvait plus y passer, cela aurait des répercussions majeures dans le reste du pays. Bien des gens ne réalisent sans doute pas à quel point ils dépendent des biens qui proviennent de la Nouvelle-Écosse ou qui la traversent.

Si les digues de l'isthme de Chignecto se rompaient, cela entraînerait de gros problèmes pour la chaîne d'approvisionnement partout au Canada. Un grand nombre de nos producteurs agricoles envoient leurs produits vers le reste du pays par ce corridor, aidant ainsi à nourrir les Canadiens et les Canadiennes. Les aliments pour le bétail, essentiels pour les éleveurs, surtout ceux des secteurs de la volaille, des produits laitiers et du bœuf, arrivent souvent de l'extérieur de notre province. Nos agriculteurs et nos collectivités comptent aussi sur l'isthme pour le transport de la nourriture transformée à l'extérieur de notre province. Les restaurants et les épiceries ne pourraient plus offrir du homard frais, des pétoncles et d'autres fruits de mer de la Nouvelle-Écosse qui sont devenus des produits favoris. On ne dira jamais assez que, sans l'isthme, la chaîne d'approvisionnement alimentaire aurait de gros problèmes. Les marchandises qui traversent la région nous permettent littéralement de mettre de la nourriture sur les tablettes et de nourrir les gens.

L'énorme quantité de voitures qui arrivent dans nos ports en provenance du monde entier ne pourraient pas être livrées aux concessionnaires automobiles. S'il n'était plus possible de faire du transport sur l'isthme, les produits de la foresterie que nous exportons, comme le papier et le bois d'œuvre, ne pourraient pas être livrés dans les autres régions du Canada. Les marchandises qui sont envoyées par conteneur dans nos ports, puis transportés par train partout au pays n'atteindraient pas leur destination. Cela comprend les fournitures essentielles dont des entreprises situées ailleurs dans le pays ont besoin pour leurs processus de production.

Les gens de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve-et-Labrador se servent aussi de l'isthme de Chignecto pour accéder à des services de santé et faire le commerce de biens essentiels.

Sans ce corridor, des obstacles importants empêcheraient la circulation de ces biens et de beaucoup d'autres qui passent par l'isthme. Cela aurait des conséquences économiques énormes, non seulement pour la Nouvelle-Écosse, mais aussi pour de

not simply about keeping Nova Scotia connected to the rest of Canada — it's about keeping Canada connected to important trade routes with Nova Scotia, Atlantic Canada and the rest of the world. It's because of this that I urge the federal government to protect this national trade corridor. It's a massive project, but it is in the best interest of all Canadians, and we need to act fast.

Our government and the Government of New Brunswick have made our position clear on this issue. Both of our Houses of Assembly support this position, and on March 17, the Nova Scotia House of Assembly unanimously passed a resolution urging the Parliament of Canada to pass Bill S-273.

We believe the federal government has a responsibility to pay for this project as it is a national trade corridor, and, if the isthmus were to fail, it would have major impacts on Canada as a whole. We are prepared to work with the federal government and our provincial counterparts to move this project forward and to protect this vital route.

Climate change and the storms we are experiencing in Nova Scotia are only getting more frequent and more powerful. We need to act now to ensure that our trade routes stay open, that people can continue to get medical and other services they need and Canadians can travel throughout the Maritime provinces. We need you to pass this bill.

Thank you for your time, and thank you to Senator Quinn for bringing this very important bill forward.

Senator Quinn: Thank you for being here this evening.

You probably heard the earlier session tonight. One of the things I'd like to have you both talk about is the state of negotiations that have been taking place to this point in time, where those negotiations stand today, just to inform us so we have a better appreciation for that. Minister, you may want to go first, followed by Premier Higgs.

Ms. Masland: Certainly.

Negotiations continue to happen with provinces and the federal government. We know that the federal government came back and suggested that we apply through the DMAF application, 50 cent dollars. We have done that, but we also know that that is oversubscribed. We've made 15 other applications, so sadly it leaves us as a province with the end result of trying to pick and choose what we do for important projects.

nombreuses autres régions du Canada. La question n'est pas seulement de s'assurer que la Nouvelle-Écosse demeure reliée au reste du Canada — il faut aussi s'assurer que le Canada reste relié à d'importantes routes commerciales de la Nouvelle-Écosse, du Canada atlantique et du reste du monde. C'est pour cette raison que je presse le gouvernement fédéral de protéger ce corridor commercial national. C'est un projet gigantesque, mais c'est dans l'intérêt de tous les Canadiens, et nous devons agir rapidement.

Notre gouvernement et le gouvernement du Nouveau-Brunswick ont fait clairement connaître leur position à cet égard. Nos deux Chambres d'assemblée soutiennent cette position, et, le 17 mars, la Chambre d'assemblée de la Nouvelle-Écosse a adopté à l'unanimité une résolution pressant le Parlement du Canada à adopter le projet de loi S-273.

Nous croyons que le gouvernement fédéral devrait payer pour ce projet puisqu'il s'agit d'un corridor commercial national; si le corridor de l'isthme ne pouvait plus servir, cela aurait des conséquences majeures pour le Canada tout entier. Nous sommes prêts à travailler avec le gouvernement fédéral et avec nos homologues provinciaux pour faire avancer ce projet et protéger cette route essentielle.

Les changements climatiques se font de plus en plus ressentir en Nouvelle-Écosse, et les tempêtes sont de plus en plus fréquentes et de plus en plus puissantes. Nous devons agir maintenant pour nous assurer que nos routes commerciales demeurent ouvertes et que les gens puissent continuer d'accéder aux services médicaux et aux autres services dont ils ont besoin et pour que les Canadiens puissent voyager dans les provinces maritimes. Vous devez adopter ce projet de loi.

Merci de votre temps, et merci au sénateur Quinn d'avoir présenté ce projet de loi très important.

Le sénateur Quinn : Merci d'être présents ce soir.

Vous avez sans doute entendu ce qui s'est dit plus tôt pendant la séance de ce soir. J'aimerais que vous nous parliez tous les deux de l'état des négociations qui ont eu lieu jusqu'à présent; j'aimerais savoir où elles en sont aujourd'hui, juste pour mieux comprendre ce qui se passe. Madame la ministre, vous pouvez commencer, puis, ce sera au tour du premier ministre, M. Higgs.

Mme Masland : Certainement.

Les négociations entre les provinces et le gouvernement fédéral se poursuivent. Nous savons que le gouvernement fédéral est revenu en proposant d'appliquer, par l'intermédiaire du FAAC, la règle du dollar à 50 cents. Nous l'avons fait, mais nous savons aussi qu'il y a trop de demandes. Nous avons déposé 15 autres demandes, donc, malheureusement, notre province finit par devoir choisir quels projets importants elle doit prioriser.

We believe that the federal government is and should be 100% responsible for the isthmus. It is of national significance, and certainly we are asking for the same fairness and respect that has happened in the past.

Senator Quinn: Thank you. Premier?

Mr. Higgs: Thank you, senator.

In relation to the application we put forward, that was about a year ago in July. There have been monthly check-ins since that time, but there hasn't been much progress. There hasn't been any real resolution. We put an offer forward without prejudice to certainly get the project moving, and then the application to the federal government was based on a negotiation strategy to work through the funding levels and not to jeopardize, as the minister has put forward, other environmental projects that would be appropriately allocated to different provinces.

The last meeting, actually, their request was to have it on May 6, and it has been delayed at the federal government's request. We're kind of at a stalemate here now, and I'm not sure if there's kind of a mood to wait until this gets resolved in the Senate. This would go a long way, having resolution here and obviously having a resolution that respects the importance of this trade not only between New Brunswick and Nova Scotia but that feeds the rest of Canada from the East Coast.

It's really relevant. It's important this is done in a timely manner. We have taken the initiative to move forward in the project because we feel it's important and there's a sense of urgency not to get caught, as was pointed out earlier, in a disaster that we're trying to mitigate after the fact. We feel it necessary, and the prudent thing to do to get on with it.

We have our design teams working on the best approach. Right now, there are three possible options being considered, but it would be nice to put this behind us. It would be appropriate to have it recognized in the national interest, which it clearly is. It is clearly a key corridor between provinces and, as we've said, feeding the rest of the country and providing a major export outlet as well.

Senator Quinn: Thank you, premier.

Nous croyons que le gouvernement fédéral est et devrait être à 100 % responsable de l'isthme. C'est une question d'intérêt national, et nous demandons bien entendu d'être traités de la même façon et avec autant de respect que par le passé.

Le sénateur Quinn : Merci. Monsieur le premier ministre, allez-y.

M. Higgs : Merci, monsieur le sénateur.

Nous avons déposé une demande il y a environ un an, au mois de juillet. Depuis, nous faisons un suivi tous les mois, mais les choses n'ont pas tellement avancé. Nous n'avons pas vraiment réglé quoi que ce soit. Nous avons déposé une offre sans préjudice pour lancer le projet, évidemment. La demande que nous avons présentée au gouvernement fédéral était fondée sur une stratégie de négociation dont l'objectif était de passer par les différents niveaux de financement et de ne pas mettre en péril, comme l'a expliqué la ministre, le financement d'autres projets environnementaux qui seraient accordés comme il se doit à différentes provinces.

Le gouvernement fédéral avait en fait demandé que la dernière réunion se tienne le 6 mai, et elle a été retardée à sa demande. Nous sommes dans une sorte d'impasse présentement et je ne sais pas si nous sommes disposés à attendre que les choses se règlent au Sénat. Régler la question ici serait déjà un bon pas dans la bonne direction et il faudrait évidemment que la décision respecte l'importance de ces échanges entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, mais qui permettent aussi de nourrir le reste du Canada grâce à la côte Est.

C'est réellement pertinent. C'est important que ce soit fait rapidement. Nous avons pris l'initiative d'aller de l'avant avec le projet parce que nous croyons que c'est important et que nous jugeons pressant : nous ne voulons pas être pris au dépourvu, comme cela a été souligné plus tôt, devant une catastrophe à laquelle nous devons réagir après le fait. Nous croyons que c'est nécessaire et qu'il est prudent d'aller de l'avant avec ce projet.

Nos équipes de conception travaillent pour trouver la meilleure approche. Présentement, on envisage trois options possibles, mais ce serait bien de pouvoir mettre ça derrière nous. Il conviendrait de reconnaître qu'il s'agit d'un projet d'intérêt national, ce qui est clairement le cas. Il est évident que l'on parle d'un corridor clé qui relie les provinces et, comme nous l'avons dit, qui permet au reste du pays de se nourrir et qui offre également un point d'exportation majeur.

Le sénateur Quinn : Merci, monsieur le premier ministre.

With respect to the declaratory power we've talked about in terms of section 92 of the Constitution, do you believe that the declaratory power and the consideration by Parliament is one of the responsibilities of the Senate and of the House of Commons to bring the possibility for the government to then take the policy decision as they see appropriate? That's for both witnesses.

Ms. Masland: Certainly, 100%. We need you. I don't know if many of you have actually driven through the isthmus, but I would invite you to come to visit us. I certainly will meet you. When you are entering the isthmus, you know when you are in the isthmus. You can feel that drop when you're driving through. We need your support. We're sounding the alarm. This is not a matter of if; it is a matter of when. Something is going to happen. I just can't express to you folks enough how much we need you, and we support wholly the declaratory power.

Mr. Higgs: I certainly would concur with the minister. I'm actually quite surprised this has even become a debate nationally, that there's a need to have this review and to impose the declaratory power the senators have in order to bring this constitutional awareness forward to the House of Commons. It seems like such a straightforward item. There can be no debate of its importance between provinces as well as to Canada, even thinking back in history of how the East Coast has been so strategic to supplying the rest of Canada with goods and services and providing that outlet, particularly through our ports.

It's certainly needed. We need a decision from this body in order to make the awareness real, in order to have the federal government take the position that it needs to address this critical infrastructure requirement that is part of a constitutional foundation of ensuring that our provinces stay connected and we have that national unity from coast to coast to coast.

Senator Quinn: Thank you.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: I'd like to come back to this issue of declaratory power. I understand, based on the testimony from Senator Quinn himself and from other experts that I've consulted, that even if Bill C-273 passes, nothing obliges the federal government to be more generous with funding. If I understand correctly, at this point, the federal government has promised to pay for 50% of the work. So why are you putting your hopes in this bill when you have no certainty that the federal government would cover a higher amount?

En ce qui concerne le pouvoir déclaratoire dont nous avons parlé en lien avec l'article 92 de la Constitution, croyez-vous que le pouvoir déclaratoire et l'examen par le Parlement font partie des responsabilités du Sénat et de la Chambre des communes, qui doivent alors offrir au gouvernement la possibilité de prendre la décision stratégique qui est convenable selon lui à ce moment-là? Ma question s'adresse aux deux témoins.

Mme Masland : Certainement, à 100 %. Nous avons besoin de vous. Je ne sais pas s'il y en a beaucoup parmi vous qui ont traversé l'isthme en voiture, mais je vous inviterais à venir nous voir. Il me ferait plaisir de vous accueillir. Lorsque vous arrivez sur l'isthme, vous savez que vous y êtes. Vous pouvez sentir la descente lorsque vous la traversez. Nous avons besoin de votre appui. Nous sonnons l'alarme. La question n'est pas si; la question est plutôt quand. Quelque chose va arriver. Je ne peux tout simplement pas vous dire à quel point nous avons besoin de vous, et nous soutenons totalement le pouvoir déclaratoire.

M. Higgs : Je serais tout à fait d'accord avec la ministre. Je suis en fait très surpris que cela soit même devenu un débat national, qu'il faille examiner le dossier et imposer le pouvoir déclaratoire qu'ont les sénateurs afin de faire comprendre à la Chambre des communes qu'il s'agit d'une question constitutionnelle. Cela semble tellement évident. Les provinces et le Canada ne peuvent pas nier l'importance de cet isthme pour eux, même si l'on remonte dans le temps à l'époque où la côte Est était un endroit si stratégique pour la fourniture des biens et des services au reste du Canada, ainsi que ce débouché, surtout par nos ports.

Nous en avons besoin, c'est évident. Cette entité doit prendre une décision afin d'attirer l'attention sur le problème et pour que le gouvernement fédéral adopte l'approche qui s'impose pour répondre aux besoins de cette infrastructure essentielle, qui joue un rôle constitutionnel fondamental en assurant que nos provinces restent connectées et que nous affichons notre unité nationale d'un océan à l'autre.

Le sénateur Quinn : Merci.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : J'aimerais revenir sur cette question du pouvoir déclaratoire. Je comprends, d'après le témoignage du sénateur Quinn lui-même et d'autres experts que j'ai consultés, que même si le projet de loi C-273 est adopté, rien n'oblige le gouvernement fédéral à être plus généreux monétairement. Si je comprends bien, en ce moment, le gouvernement fédéral a promis de payer 50 % du travail. Donc, pourquoi avez-vous espoir en ce projet de loi, même si vous n'avez pas de certitude quant à une somme plus élevée qui serait assumée par le gouvernement fédéral?

[English]

Mr. Higgs: Well, certainly to this point, the federal government has taken a position that it is a disaster relief funding model, and that would be the 50/50 contributions. They have not taken the position that it's a constitutional requirement. That is the very reason that we're here, and that's why I'm certainly very confident in the outcome in the sense that it is very hard to argue that this is not a strategic infrastructure requirement in our country.

I thank Senator Quinn for bringing this forward, and I also thank each of you for deliberating this in the sense of national unity and national importance, not of where it's going to land in terms of who finances what. It takes the argument away of what is the fundamental requirement here for the federal government in ensuring that we have trade corridors that are strategic in nature throughout our entire country. I guess that's what we're saying here today, and I think that's what was argued before. Yes, this doesn't determine what the funding level might be, but it does determine how important this infrastructure is to Canada. It's important to Atlantic Canada. We're here tonight speaking on behalf of our four provinces here in Atlantic Canada, but the point is we all agree that we are a strategic part of national interest. We feel that we do punch above our weight in that regard, and we want to be recognized as such. For us, this is an important link not only for Atlantic Canada but for our entire nation. This is the question that's being presented to you, as senators, tonight. The idea is, let's solve this issue first. If we have agreement in that regard, then we have a position to negotiate with the federal government on a funding model that would make more sense.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: Thank you for that answer. I understand very well the importance of the issue for New Brunswick and Nova Scotia, believe me.

You are no doubt aware that private members' bills are not a priority in Parliament. It can often take a year or two for these bills to pass. In my case, it took three years. At any rate, there is a delay. In the meantime, what are you counting on for help? Will the courts allow you to obtain the money? Will you try to relaunch negotiations?

[English]

Mr. Higgs: Well, first, whether we get into a court situation, I guess it depends on the outcome of the negotiations and the outcome of the hearing here today. What we considered as a necessary move was for us to work together with our colleagues

[Traduction]

M. Higgs : Eh bien, il est certain que, à cet égard, le gouvernement fédéral a jugé qu'il s'agissait d'un modèle relevant du fonds de secours aux victimes de catastrophes, et qu'il y aurait une contribution égale des deux parties. Il ne croyait pas qu'il s'agissait d'une exigence constitutionnelle. C'est la raison même pour laquelle nous sommes ici et c'est pourquoi je suis très confiant de ce qui en ressortira, dans le sens où il est très difficile d'affirmer que ce n'est pas une infrastructure stratégique nécessaire pour notre pays.

Je remercie le sénateur Quinn d'avoir présenté ce projet de loi, et je vous remercie tous également d'en débattre comme s'il s'agissait d'une question d'unité et d'importance nationales, et non pas en fonction de qui finira par financer le projet. Sinon, il est impossible de dire quelle exigence fondamentale le gouvernement fédéral doit respecter pour s'assurer que nous avons des corridors commerciaux stratégiques partout au pays. Je pense que c'est ce que nous disons ici aujourd'hui, et je pense que c'est ce qui a été soutenu précédemment. Oui, cela ne dit pas quel sera le niveau de financement, mais cela montre l'importance de cette infrastructure pour le Canada. C'est important pour le Canada atlantique. Nous parlons ce soir au nom des quatre provinces du Canada atlantique, mais, ce qu'il faut retenir, c'est que nous sommes tous d'accord pour dire que nous sommes une région stratégique d'intérêt national. Nous estimons faire plus que notre part, et nous voulons que cela soit reconnu. Pour nous, il s'agit d'un lien important, non seulement pour le Canada atlantique, mais aussi pour toute notre nation. C'est la question que je vous soumet, en tant que sénateurs et sénatrices, ce soir. Je crois qu'il faut régler ce problème d'abord. Si nous nous entendons là-dessus, nous pourrions alors négocier avec le gouvernement fédéral pour trouver le modèle de financement le plus approprié.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci pour cette réponse. Je comprends très bien l'importance de l'enjeu pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, croyez-moi.

Vous êtes sans doute conscient que les projets de loi d'initiative parlementaire ne sont pas prioritaires au Parlement, c'est-à-dire qu'il n'est pas rare que ces projets de loi prennent un an, sinon deux avant d'être adoptés. Dans mon cas, cela a déjà pris trois ans. Il y a quand même un certain délai. Entre-temps, sur quoi comptez-vous pour vous venir en aide? Est-ce que les tribunaux vont vous permettre d'obtenir l'argent nécessaire? Allez-vous essayer de relancer les négociations?

[Traduction]

M. Higgs : Eh bien, tout d'abord, la question de savoir si nous nous retrouverons devant les tribunaux dépend de l'issue des négociations et de la réunion d'aujourd'hui. Il était essentiel pour nous de travailler ensemble avec nos collègues de la Nouvelle-

in Nova Scotia to put a program together, understand what's required in terms of infrastructure, changes and improvements, and to move on it, so not wait for a decision. That's why we moved on it. That's why we're going forward.

Your point that a private member's bill can take two or three years, yes, that's concerning, but we can't allow the project to be held up. We have to keep moving on it to address the issues that we were close to here a year ago or so where we had severe rains and high sea levels. We're very concerned about that, and we don't want to be working in the water trying to fix it. We want to work before that. While it may take two or three years, the importance of a decision and support from this house would be extremely valuable in allowing us to get the negotiations on track and to have serious discussions on the right funding model.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: Thank you.

[*English*]

Senator Cardozo: Welcome, Premier Higgs and Minister Masland. Thank you so much for joining us and to Senator Quinn for putting forward this bill.

I agree that we have a real problem here that we need to address. Minister Masland, you talked at length about the trade that goes back and forth, which is a benefit to people in both of your provinces but also the rest of the country. I'd say it even goes beyond us wanting lobster from your province; it's us wanting to export goods through your province and import goods from all over the world through your province. The Chignecto Isthmus is of importance to people all over.

An issue I put to many people who appear before us and talk to us about various things is that there is virtually no sector that I've ever heard from who feels the federal government is spending enough on their sectors. I would suspect that you have the same conundrum with people who come before your provinces. There's nobody who comes and says, "Don't fund us anymore. You're funding us enough." Everybody feels that the federal government is woefully underfunding them, whether that's defence spending — you'll be familiar that the National Defence minister announced their new program doesn't meet the 2% target and lots of criticism about that — or housing, whether it's autism or health care. How does one make the case that this is as important as everything else?

Écosse pour concevoir un programme, comprendre quelles infrastructures étaient nécessaires, quelles modifications et améliorations il faut apporter et aller de l'avant, ne pas attendre une décision. C'est pour cette raison que nous avons commencé. C'est pour cette raison que nous continuons.

Vous dites qu'un projet de loi d'initiative parlementaire peut prendre de deux à trois ans, oui, c'est inquiétant, mais nous ne pouvons pas nous permettre de retarder le projet. Nous devons continuer de trouver des solutions aux problèmes qui nous ont pris de court, ici, il y a environ un an, c'est-à-dire de violentes pluies et des niveaux de la mer très élevés. Nous sommes très préoccupés par cela et nous ne voulons pas attendre que le problème se présente pour le régler. Nous voulons travailler avant cela. Même si cela peut prendre deux ou trois ans, cette importante décision et le soutien de la Chambre nous seraient précieux en nous permettant d'entamer des négociations et d'avoir des discussions sérieuses sur le bon modèle de financement.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci.

[*Traduction*]

Le sénateur Cardozo : Bienvenue au premier ministre Higgs et à la ministre Masland. Merci beaucoup de vous être joints à nous et merci au sénateur Quinn d'avoir présenté ce projet de loi.

Je suis d'accord pour dire que nous avons un vrai problème ici et que nous devons le régler. Madame la ministre Masland, vous avez parlé en long et en large des échanges commerciaux, qui profitent aux habitants de vos provinces, mais aussi au reste du pays. Je dirais que cela va même plus loin que le simple désir d'avoir du homard de votre province; nous voulons exporter des biens et en importer de partout dans le monde en passant par votre province. L'isthme de Chignecto est très important pour les gens de partout.

Un enjeu que je mentionne à bien des gens qui comparaissent devant nous et qui nous parlent de différentes choses, c'est qu'il n'y a pour ainsi dire aucun secteur qui estime que le gouvernement fédéral lui verse suffisamment d'argent. Je présume que vous faites face au même dilemme lorsque les gens s'adressent à votre province. Personne ne vient vous dire : « Ne nous versez pas plus de fonds. Vous nous financez suffisamment. » Tout le monde croit que le gouvernement fédéral les sous-finance terriblement, que l'on parle des dépenses pour la Défense — vous savez que le ministre de la Défense nationale a annoncé que son nouveau programme n'atteignait pas la cible de 2 %, et il y a eu beaucoup de critiques à ce sujet — ou pour le logement, ou encore au financement pour l'autisme ou les services de santé. Comment pouvons-nous expliquer que votre enjeu est aussi important que tout le reste?

The other thing I want to put to you is we had officials from both of your provinces a few months ago who are of the view that the two provinces would come up with 50% of the money and the federal government needed to put up the other 50% of the money. Is that a changed position on your part? .

Mr. Higgs: Thank you, senator.

I think that it's certainly not a changed position as such because we believe we had to get on with it and having 50% funding commitment was better than not having any. As provinces left to our own, it was not going to be a project that we could easily handle, if at all, so understanding at least the basics was the first row in that.

I understand what you're saying in relation to, yes, we always want something more. I would make this comment: We say a lot of spending that's done federally in provinces is not priority spending for the province. If we were given the opportunity to really focus where we want to spend the money and where we think it's necessary, then that's fair. Let us put the priorities and let this one fall out where the priority fits based on what we believe is needed. But what we often see are projects created in our province that are not the priority of the day, but they are seen as a priority for the federal government. So while you may say that no one ever thinks they have enough money, I actually think that we're spending way too much money federally and it's just not being prioritized properly in different provinces.

Senator Cardozo: Minister Masland?

Ms. Masland: Certainly. Thank you so much for the question.

Absolutely. We know as ministers that there's always the struggles to try to find enough money to fund what needs to be funded.

What I will say about this project is this is a significant project. It is a large project with a large cost and is going to take 10 years to build. We cannot wait any longer. We're sounding the alarm on this. Our position has not changed. We still believe that the federal government should be responsible for this. It is a project of national significance. But we did what the feds have asked us to do and we made the application. Again, you heard my colleague Premier Higgs speak earlier. We made that application back in July. We still have not had any response to the application at all.

This is a project that we had to act on. We had to start doing something because we can't wait. As I said earlier, this is not a matter of if; it's a matter of when something is going to happen.

Ce que j'aimerais aussi vous signaler, c'est que nous avons reçu des représentants de vos deux provinces il y a quelques mois, et ils disaient que les deux provinces devraient verser 50 % de la somme nécessaire et que le gouvernement fédéral devrait verser l'autre 50 % de cette somme. C'est toujours votre position?

M. Higgs : Merci, sénateur.

Je ne crois certainement pas que notre position a changé; il fallait aller de l'avant, et un engagement financier de 50 % était mieux que rien. Étant donné que, en tant que provinces, nous avons été laissés à nous-mêmes, cela n'allait pas être un projet que nous pourrions facilement gérer, au contraire, et il fallait donc commencer au moins par comprendre les bases.

Je comprends ce que vous dites, et oui, nous en voulons toujours plus. Je dirais ceci : nous croyons que de nombreuses dépenses fédérales destinées aux provinces ne sont pas des dépenses prioritaires pour les provinces. Si on nous donnait vraiment la possibilité de déterminer à quoi nous voulons consacrer les dépenses que nous jugeons nécessaires, ce serait très bien. Établissons l'ordre des priorités et laissons les choses évoluer jusqu'à ce que nous trouvions un projet auquel nous jugeons nécessaire d'accorder la priorité. Mais, souvent, les projets mis en œuvre dans notre province ne sont pas la priorité de l'heure, mais sont considérés comme une priorité par le gouvernement fédéral. Même si certains diront que personne ne pense avoir suffisamment d'argent, je pense en fait que le gouvernement fédéral dépense beaucoup trop et qu'il ne suit pas l'ordre des priorités des provinces.

Le sénateur Cardozo : Madame la ministre Masland?

Mme Masland : Certainement. Merci beaucoup de poser la question.

Absolument. Nous savons, en tant que ministres, qu'il est toujours difficile de trouver suffisamment d'argent pour financer ce qui doit être financé.

Ce que je dirais, c'est qu'il s'agit d'un projet important. C'est un grand projet qui est coûteux et dont la réalisation prendra 10 ans. Nous ne pouvons plus attendre. Nous sonnons maintenant l'alarme. Notre position n'a pas changé. Nous croyons toujours que le gouvernement fédéral devrait en être responsable. Il s'agit d'un projet d'intérêt national. Mais nous avons fait ce que les représentants fédéraux nous ont demandé de faire et nous avons présenté une demande. Une fois de plus, vous avez entendu le témoignage de mon collègue, le premier ministre Higgs, un peu plus tôt. Nous avons présenté cette demande en juillet dernier. Nous n'avons toujours pas reçu de réponse à ce sujet.

C'est un projet qui exigeait notre intervention. Nous devons commencer à faire quelque chose parce que nous ne pouvons pas attendre. Comme je l'ai dit plus tôt, il ne s'agit pas de savoir si,

The cost to repair after the fact will be incalculable. To even think about the loss of community, the possible loss of life. I can tell you, people who live in the area are scared. Every storm that comes, they're holding their breath.

Our position has not changed. We believe the federal government is 100% responsible, but certainly, we've done what the federal government has asked us. We've made the application. But we couldn't wait and we can't wait.

Senator Cardozo: Just so I understand, you would be applying for 100% or applying for 50%? What did the application process offer you?

Ms. Masland: We believe the federal government should be 100% responsible for the cost of the project, which is around \$690 million. We have made application for the 50-cent dollar through DMAF, but we know that the DMAF envelope is totally oversubscribed. It really puts us in the position, and other provinces in the position, too, of funds that are coming towards them. There's only, what, \$800 million left in the envelope. Certainly, our position stands that we believe the federal government should pay 100%, but we've done what they've asked and made application for the 50-cent dollar through DMAF.

Senator Cardozo: I have driven through the area a few times over the years. I should come by again, though. It has been a long time since I've been through there.

I assume you've been talking to members of Parliament from your provinces?

Ms. Masland: Yes, I have.

Senator Cardozo: Are you getting positive feedback from them?

Ms. Masland: No. I have not had any positive feedback. It feels as if we're at a standstill here.

I echo what Premier Higgs said earlier. We've made our application. We've not heard anything. We've had to take this project and move forward. We had the feasibility study done. We've gone forward and are identifying measures and approaches for the project, but we believe the federal government needs to be involved with this. If we look at just the environmental permitting that is going to be required, the First Nations consultation, the archaeological consultation that will need to be done, Fisheries and Oceans Canada, all the permitting is all under federal jurisdiction. I truly believe that the project needs to be funded and managed by the federal government.

mais quand quelque chose se produira. Les coûts de réparation après le fait seront incalculables. Ne parlons même pas de la perte de la collectivité, de la possibilité de pertes de vie. Je peux vous dire que les gens qui vivent dans la région ont peur. Ils retiennent leur souffle à chaque tempête.

Notre position n'a pas changé. Nous croyons que le gouvernement fédéral est entièrement responsable, mais, bien sûr, nous avons fait ce que le gouvernement fédéral nous a demandé de faire. Nous avons présenté une demande. Mais nous ne pouvions pas attendre, nous ne pouvons pas attendre indéfiniment.

Le sénateur Cardozo : Je veux être sûr de bien comprendre; vous demandez un financement à 100 % ou à 50 %? Que vous offrirait le processus de demande?

Mme Masland : Nous croyons que le gouvernement fédéral devrait être entièrement responsable du coût du projet, qui s'élève à environ 690 millions de dollars. Nous avons demandé le dollar à 50 cents par l'intermédiaire du FAAC, mais nous savons que le FAAC reçoit trop de demandes par rapport à la capacité de son enveloppe. Cela nous place vraiment, nous et d'autres provinces, dans une situation où nous attendons les fonds. Il ne reste que, quoi, 800 millions de dollars dans l'enveloppe. Bien sûr, nous croyons toujours que le gouvernement fédéral devrait assumer 100 % des coûts, mais nous avons fait ce qu'il nous a demandé de faire, et avons demandé le dollar à 50 cents, par l'intermédiaire du FAAC.

Le sénateur Cardozo : J'ai fait quelques fois le tour de la région en voiture au fil des ans. Je devrais y retourner, ceci dit. Il y a bien longtemps que je n'y suis pas allé.

Je présume que vous avez parlé aux députés de vos provinces?

Mme Masland : Oui, en effet.

Le sénateur Cardozo : Recevez-vous des commentaires positifs de leur part?

Mme Masland : Non. Je n'ai reçu aucun commentaire positif. Il semble que nous soyons dans une impasse.

Je reprends ce que le premier ministre Higgs a dit plus tôt. Nous avons fait notre demande. Nous n'avons reçu aucune réponse. Nous avons dû prendre ce projet en main. Nous avons effectué l'étude de faisabilité. Nous sommes allés de l'avant en déterminant les mesures et les approches à adopter pour le projet, mais nous croyons que le gouvernement fédéral doit y participer. Pour ce qui est des autorisations environnementales, des consultations auprès des Premières Nations et auprès d'archéologues qui seront nécessaires et de Pêches et Océans Canada, tous les permis à obtenir relèvent de la compétence fédérale. Je crois sincèrement que le projet doit être financé et géré par le gouvernement fédéral.

Senator Cardozo: Thank you to both of you for coming to join us today.

Senator Richards: Thank you for being here.

Minster Masland, I have driven through the Chignecto very often, sometimes in cars, sometimes on my motorcycle. It is a place of staggering beauty. It has been the inspiration for and fed the imagination of writers, poets and painters for five generations, from Charles G. D. Roberts, to Alex Coleville, to many others. It's almost a crime to even think it could be neglected.

Premier Higgs, if the funds and the design are decided upon, how long would it take for the work to begin and to be completed on this project? It would be a massive undertaking, wouldn't it, sir?

Mr. Higgs: Indeed, senator, it would be. It would likely be a 10-year project. As the minister points out, after the consultation period and the design phase, which would probably take two or three years, some groundwork would probably be three years out and last for at least seven years. It obviously depends on how many different components you can do at once. There's certainly an argument that you can come from both sides and work towards the middle. A lot can be expedited if needed, but all that costs a lot of money.

As the minister pointed out, we felt it was necessary to get started and to accept what was available to us right now, without prejudice — the letter is very clear — of the disaster relief funds and move the project because time was of the essence.

Senator Richards: While the construction and the reconstruction of the Chignecto causeway is being done, there's no guarantee we're not going to have a major disaster as it's being done. So time is of the essence, isn't it, sir?

Mr. Higgs: Absolutely. It is indeed.

Senator Richards: Thank you very much.

Senator Dasko: Thank you to our witnesses today. You've brought great clarity, at least for me. I now understand exactly that it's about the money, and that's understandable given the costs and so on.

My question is about the SCC reference that you've undertaken. First of all, I just want to clarify. Is it both provinces? Minster Masland, is your government part of that reference to the Supreme Court?

Ms. Masland: Yes.

Le sénateur Cardozo : Merci à vous deux de vous être joints à nous aujourd'hui.

Le sénateur Richards : Merci de votre présence.

Madame la ministre, j'ai traversé très souvent l'isthme de Chignecto, parfois en voiture, parfois en motocyclette. Cet endroit est d'une beauté stupéfiante. Il inspire et nourrit l'imagination des écrivains, des poètes et des peintres depuis cinq générations, de Charles G.D. Roberts à Alex Colville en passant par tous les autres. C'est presque un crime d'envisager de le négliger.

Monsieur le premier ministre Higgs, si l'on s'entend sur le financement et sur la conception, combien de temps cela prendrait-il avant que les travaux commencent et que le projet soit achevé? Ce serait une entreprise de très grande envergure, n'est-ce pas, monsieur?

M. Higgs : En effet, sénateur, ce le serait. Le projet s'étalerait probablement sur 10 ans. Comme la ministre le souligne, après la période des consultations et la phase de conception, lesquelles prendraient probablement de deux à trois ans, les travaux sur le terrain dureraient de trois ans à sept ans au moins. Cela dépend évidemment du nombre d'éléments différents que l'on peut construire en même temps. Bien entendu, certains diront que nous pouvons unir nos efforts et trouver un terrain d'entente. Bien des travaux peuvent être accélérés, mais tout cela coûte beaucoup d'argent.

Comme l'a souligné la ministre, nous avons jugé nécessaire d'entamer le processus et d'accepter ce qui nous était alors offert, sans préjudice — la lettre était très claire —, du Fonds d'atténuation en matière de catastrophes pour faire avancer le projet, parce que le temps pressait.

Le sénateur Richards : Rien ne garantit que, durant la construction et la reconstruction du réseau de digues de Chignecto, il n'y aura aucune catastrophe majeure. Bon, le temps presse, n'est-ce pas, monsieur?

M. Higgs : Absolument. Le temps presse.

Le sénateur Richards : Merci beaucoup.

La sénatrice Dasko : Merci à nos témoins d'aujourd'hui. Vous avez apporté beaucoup de clarté, du moins, à mon sens. Je comprends maintenant tout à fait qu'il est question d'argent, et c'est compréhensible compte tenu des coûts et ainsi de suite.

Ma question concerne votre renvoi à la Cour suprême du Canada. D'abord, j'aimerais préciser quelque chose. Est-il question des deux provinces? Madame la ministre Masland, votre gouvernement est-il partie au renvoi à la Cour suprême?

Mme Masland : Oui.

Senator Dasko: What is the purpose of the reference? What is the goal of the reference, please?

Ms. Masland: What I would say, senator, is that we believe that the Chignecto Isthmus is a significant national trade corridor and that protecting the corridor is not just about protecting Nova Scotia and its interests. It's about protecting a corridor that is relied upon by Canadians to receive the goods that they need.

Senator Dasko: The goal is the same as this initiative, the bill that we're looking at now, and that is to hopefully have the court make a judgment that would be very similar to this bill. Is that right?

Ms. Masland: That is correct.

Senator Dasko: When did you embark on the reference?

Ms. Masland: It was July 2023.

Senator Dasko: July of last year. Basically, this gives you another iron in the fire. Is that the way you see it?

Ms. Masland: That is correct.

Senator Dasko: You have this bill, you have the reference, and then you have the initiative with the funding that you're going after.

Ms. Masland: Correct.

Senator Dasko: Do you have any indication of when you're going to hear from the court on the reference?

Ms. Masland: I do not, no.

Senator Dasko: Have you appeared before the court to testify yet?

Ms. Masland: I have not appeared personally, no. That is being held within our justice department. I don't think they've appeared yet.

Senator Dasko: Thank you very much.

Senator Clement: Welcome to the two witnesses. Thank you for your careers and being in elected office. Electoral politics has never been easy — you are both nodding your head — but it's harder and harder. I really do thank you for being there and taking that on.

La sénatrice Dasko : Quelle est la raison de ce renvoi? Quel est le but de ce renvoi, s'il vous plaît?

Mme Masland : Je dirais, sénatrice, que nous croyons que l'isthme de Chignecto est un important corridor national et que la protection de ce corridor ne sert pas seulement à la protection de la Nouvelle-Écosse et de ses intérêts. Il s'agit de protéger un corridor dont dépendent les Canadiens pour recevoir les biens dont ils ont besoin.

La sénatrice Dasko : Le but est le même que pour cette initiative, le projet de loi que nous examinons, c'est-à-dire que nous espérons que la cour rendra un jugement qui sera très similaire à ce qui est demandé dans le projet de loi, n'est-ce pas?

Mme Masland : C'est exact.

La sénatrice Dasko : Quand avez-vous entamé le processus de renvoi?

Mme Masland : C'était en juillet 2023.

La sénatrice Dasko : En juillet de l'an dernier. En gros, vous devez donc courir deux lièvres à la fois. Voyez-vous les choses ainsi?

Mme Masland : Tout à fait.

La sénatrice Dasko : Vous vous occupez du projet de loi, du renvoi, et vous cherchez à obtenir du financement pour l'initiative.

Mme Masland : C'est exact.

La sénatrice Dasko : Avez-vous une idée du moment où vous allez recevoir une réponse de la cour au sujet du renvoi?

Mme Masland : Non, je n'ai aucune idée.

La sénatrice Dasko : Avez-vous déjà comparu devant la cour pour témoigner?

Mme Masland : Je n'ai pas personnellement comparu, non. Les comparutions se tiennent au sein de notre ministère de la Justice. Je ne crois pas que les représentants ont déjà comparu.

La sénatrice Dasko : Merci beaucoup.

La sénatrice Clement : Bienvenue aux deux témoins. Merci des carrières que vous menez et des postes d'élus que vous occupez. La politique électorale n'a jamais été facile — vous hochez tous deux la tête —, mais c'est de plus en plus difficile. Je tiens à vous remercier d'être ici et d'assumer ces responsabilités.

You've all made a good case. Senator Quinn has as well. As a committee, we studied the isthmus in our infrastructure stud, so we understand, and we hear how compelling this is and how urgent it is.

This is a discussion about a funding model that's going to work. If the federal government takes this over and things are successful in that regard, that means the federal government will control and pay. How do you feel about that part? Do you have faith that you will still be able to bring the municipal-provincial community aspect? Madam Minister, you were talking about that. Can that still be injected into this process if the federal government takes over? In my experience, the feds are not always great at communicating with provinces and municipalities.

Ms. Masland: Thank you, senator.

Absolutely. I've been around federal politics. I spent 18 years working for a federal member of Parliament, so I have some federal experience. There are many times that you question when the federal government is trying to — I won't say the word "interfere," but take over projects within the province and become a little bit territorial.

With this project here, I truly believe that we can all work through this together. I say that because I know how important this is to Nova Scotia, New Brunswick, P.E.I., Newfoundland and to our entire country. I know how important this is to their local municipal units. My staff have been there and met with them. When I say to you that people who live in those communities are scared, they're scared and hold their breath every time a storm comes because every storm we get is more powerful. That is happening. I've talked to people. I believe that everyone is sounding the alarm loudly. We need your help. We need the federal government's help. I believe that we can move this project forward together for the right reasons.

Mr. Higgs: I would concur with the minister in the sense of this project being so vital to the connectivity of our province and to the people who are facing it right there at the location. I am more than excited about a federal-provincial agreement to move this project forward as quickly as possible. As I say, we've started the process and a lot of the design work, and a lot of that will be well under way so we are able to present the best options going forward. It won't be like we are at ground zero. I think there would be a tremendous cooperative effort on a priority that is important to the region and important to our respective provinces, and we would like to think it is very important to the federal government as well.

Senator Clement: Thank you.

Vous avez tous présenté de bons arguments. Le sénateur Quinn également. En tant que comité, nous avons examiné l'isthme dans le cadre de notre étude sur les infrastructures et nous comprenons à quel point la situation est impérieuse et urgente.

Il est question ici de trouver un modèle de financement qui fonctionnera. Si le gouvernement fédéral prend le projet en charge et que tout se déroule comme prévu, cela veut dire que le gouvernement fédéral prendra le contrôle et assumera les coûts. Quelle est votre opinion à ce sujet? Croyez-vous que vous resterez en mesure d'assurer les communications avec les municipalités et les provinces? Madame la ministre, vous en avez parlé. Cela peut-il encore être intégré au processus si le gouvernement fédéral prend le projet en charge? Selon mon expérience, les représentants fédéraux ne sont pas toujours doués pour communiquer avec les provinces et les municipalités.

Mme Masland : Merci, sénatrice.

J'ai travaillé en politique fédérale. J'ai travaillé durant 18 ans pour un député fédéral, et j'ai donc une certaine expérience au fédéral. On remet souvent en question ce que le gouvernement fédéral tente de... Je ne dirais pas qu'il « interfère », mais il prend en charge des projets dans la province et devient un peu territorial.

Pour ce qui est du projet qui nous intéresse, je crois sincèrement que nous pouvons y travailler tous ensemble. Je dis cela parce que je sais à quel point ce projet est important pour la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et l'ensemble de notre pays. Je sais à quel point il est important pour leurs municipalités. Mon personnel y est allé et les a rencontrés. Lorsque je vous dis que les gens qui vivent dans ces collectivités ont peur, ils ont peur et retiennent leur souffle à chaque tempête, car chaque tempête est encore plus puissante que la précédente. C'est ce qui se passe. J'ai parlé aux gens. Je crois que nous sonnons tous l'alarme haut et fort. Nous avons besoin de votre aide. Nous avons besoin de l'aide du gouvernement fédéral. Je crois que nous pouvons faire avancer ce projet ensemble pour les bonnes raisons.

M. Higgs : Je partage l'avis de la ministre, dans le sens où ce projet est tout à fait essentiel pour la connectivité de notre province et pour les gens qui font face à ce problème là-bas, sur les lieux. Je suis tout à fait enthousiaste à l'idée qu'une entente fédérale-provinciale soit conclue pour faire avancer ce projet le plus rapidement possible. Comme je l'ai dit, nous avons entamé le processus et une bonne partie du travail de conception, qui seront bien avancés, afin de pouvoir présenter les meilleures options à partir de là. Nous ne serons pas à la case départ. Je crois que d'importants efforts de coopération seront consacrés à un projet prioritaire, qui est important pour la région et pour nos provinces respectives et, nous voudrions le croire, qui est très important pour le gouvernement fédéral également.

La sénatrice Clement : Merci.

Senator Quinn: Thank you for the responses to some excellent questions.

I want to come back a little bit to the declaratory power. In invoking the declaratory power, again, with the agreement of the upper and lower chambers, it gives the policy position for the government to decide next steps. We've heard you say you would like to have 100% cost covered. That may well be the case, but if the decision is taken by Parliament to invoke this provision, do you think that would provide greater flexibility in the negotiations with respect to costs if there is to be a cost sharing? Would it cause greater flexibility given that DMAF has 50-cent dollars, and that's the policy of the government at the current time? Does this not give the ability of the policy decision makers to have an exception to an existing policy on infrastructure funding? Again, would it not provide extra flexibility in the negotiation process?

Mr. Higgs: Yes. Absolutely. It would, without question. Having this bill passed and accepted by the Senate would indeed give us a better positioning to have a negotiation that should move forward rapidly. Somehow, it seems like the project is a bit — I won't say the project is being stalled, but the negotiations are being stalled, probably, in some manner, while waiting to see the general tone may be, even though a decision may be a little while. Without question, it will give us a greater ability to have a very serious negotiation with the federal government because a decision has been given that this indeed has a constitutional requirement and it does indeed fit the need for a declaratory bill like this being passed.

Ms. Masland: I certainly will echo the premier's comments. Certainly, it will give us a greater ability. Folks are looking for leadership. They are seeing the leadership coming from New Brunswick. They are seeing the leadership coming from Nova Scotia on this file. We really need the leadership — and people want to see the leadership — coming from the federal government as well.

Senator Quinn: Thank you.

The Chair: Thank you so much, Minister Masland and Premier Higgs, for being with us and sharing your views on this important issue.

Colleagues, thank you for this evening.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Quinn : Merci des réponses que vous avez données à d'excellentes questions.

J'aimerais revenir un peu sur la question du pouvoir déclaratoire. L'invocation du pouvoir déclaratoire, une fois de plus, avec l'accord de la Chambre des communes et du Sénat, met le gouvernement en position de prendre des décisions stratégiques sur les prochaines étapes à suivre. Nous vous avons entendu dire que vous aimeriez que les coûts soient assumés à 100 %. Ce pourrait être le cas, mais, si le Parlement décide d'invoquer cette disposition, croyez-vous que cela apportera une plus grande souplesse aux négociations sur les coûts, si les coûts étaient partagés? Cela apporterait-il une plus grande souplesse, car le FAAC applique la règle du dollar à 50 cents et que c'est la politique du gouvernement à l'heure actuelle? Cela ne permet-il pas aux décideurs de contourner une politique existante sur le financement des infrastructures? Une fois de plus, cela n'apporterait-il pas une plus grande flexibilité au processus de négociation?

M. Higgs : Oui. Absolument. Ce serait le cas, sans aucun doute. Faire adopter et accepter ce projet de loi par le Sénat nous permettrait, en effet, de mieux négocier et d'avancer rapidement. D'une certaine manière, il semble que le projet soit un peu... Je ne dirais pas qu'il est au point mort, mais les négociations sont au point mort, probablement, en quelque sorte, alors que nous attendons de savoir ce que sera le ton général, même si une décision tarde encore un peu à être prise. Il ne fait aucun doute que cela nous permettra de tenir des négociations plus sérieuses avec le gouvernement fédéral, étant donné que l'on a décidé qu'il s'agissait, en effet, d'une obligation constitutionnelle et que c'est pourquoi un tel projet de loi déclaratoire doit être adopté.

Mme Masland : Je suis certainement d'accord avec ce que le premier ministre a dit. Bien sûr, cela nous donnera une plus grande souplesse. Les gens veulent du leadership. Ils voient que le Nouveau-Brunswick fait preuve de leadership. Ils voient que la Nouvelle-Écosse fait preuve de leadership dans ce dossier. Nous avons également vraiment besoin du leadership — et les gens veulent voir qu'il y a un leadership — du gouvernement fédéral.

Le sénateur Quinn : Merci.

Le président : Merci beaucoup, madame la ministre et monsieur le premier ministre, de vous être joints à nous et de nous avoir fait part de vos points de vue sur cette question importante.

Chers collègues, merci de votre présence ce soir.

(La séance est levée.)