



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

SÉNAT

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

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

BANKING, TRADE AND COMMERCE

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Thursday, March 9, 2017

Issue No. 16

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

WITNESSES:
(See back cover)

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

BANQUES ET DU COMMERCE

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Le jeudi 9 mars 2017

Fascicule n° 16

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

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
BANKING, TRADE AND COMMERCE

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Joseph A. Day, *Deputy Chair*
and

The Honourable Senators:

Black	* Harder, P.C.
Campbell	(or Bellemare)
* Carignan, P.C. (or Martin)	Massicotte
Enverga	Plett
Galvez	Ringuette
Gold	Smith
Greene	Tannas
	Wallin

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Galvez replaced the Honourable Senator Wetston (*March 8, 2017*).

The Honourable Senator Gold replaced the Honourable Senator Moncion (*March 8, 2017*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
BANQUES ET DU COMMERCE

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-président : L'honorable Joseph A. Day
et

Les honorables sénateurs :

Black	* Harder, C.P.
Campbell	(ou Bellemare)
* Carignan, C.P. (ou Martin)	Massicotte
Enverga	Plett
Galvez	Ringuette
Gold	Smith
Greene	Tannas
	Wallin

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénatrice Galvez a remplacé l'honorable sénateur Wetston (*le 8 mars 2017*).

L'honorable sénateur Gold a remplacé l'honorable sénatrice Moncion (*le 8 mars 2017*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, March 9, 2017
(52)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:34 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Campbell, Day, Enverga, Galvez, Gold, Greene, Massicotte, Plett, Ringuette, Smith, Tannas, Tkachuk and Wallin (14).

In attendance: Michaël Lambert-Racine and Adriane Yong, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, September 28, 2016, the committee continued its study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 8.*)

WITNESSES:

Canadian Environmental Assessment Agency:

John McCauley, Director General, Regional Operations Sector.

Freight Management Association of Canada:

Robert Ballantyne, President.

The chair made a statement.

Mr. McCauley made a statement and answered questions.

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

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

The chair made a statement.

Mr. Ballantyne made a statement and answered questions.

At 11:35 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:**PROCÈS-VERBAL**

OTTAWA, le jeudi 9 mars 2017
(52)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd’hui, à 10 h 34, dans la salle 9 de l’édifice Victoria, sous la présidence de l’honorable David Tkachuk (président).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Campbell, Day, Enverga, Galvez, Gold, Greene, Massicotte, Plett, Ringuette, Smith, Tannas, Tkachuk et Wallin (14).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS :

Agence canadienne d’évaluation environnementale :

John McCauley, directeur général, Secteur des opérations régionales.

Association canadienne de gestion du fret :

Robert Ballantyne, président.

Le président prend la parole.

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

À 11 h 6, la séance est suspendue.

À 11 h 8, la séance reprend.

Le président prend la parole.

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

À 11 h 35, le comité s’ajourne jusqu’à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, March 9, 2017

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 10:34 a.m. to study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

Senator David Tkachuk (Chair) in the chair.

[English]

The Chair: Good morning and welcome colleagues and members of the general public who are following today's proceedings of the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce either here in the room or listening via the Web. My name is David Tkachuk. I am the chair of the committee. Today is our meeting number 13 on the subject of our study on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade. During the first part of our meeting today, I am pleased to welcome John McCauley, Director General, Regional Operations Sector, from the Canadian Environmental Assessment Agency. Thank you for being with us today, Mr. McCauley. Please proceed with your opening remarks, after which we will go to a question and answer session.

John McCauley, Director General, Regional Operations Sector, Canadian Environmental Assessment Agency: It's a pleasure to be here today and to assist you in your study of the national corridor concept.

I have a short slide presentation, which I believe has been distributed, and I will focus my remarks on how environmental assessment may apply and assist in furthering the development of this concept. By way of context, for those of you who aren't familiar with my organization, the Canadian Environmental Assessment Agency, we report directly to the Minister of Environment and Climate Change. We produce high-quality environmental assessments to inform decision making in support of sustainable development. We are one of three organizations under the Canadian Environmental Assessment Act that carry out environmental assessments, with the others being the National Energy Board for projects they regulate and the Canadian Nuclear Safety Commission for projects they regulate. We manage the environmental assessment process for projects. We also have a program that supports and provides for funding to assist the public to participate in environmental assessment. We serve as the coordinator for consultation with indigenous groups during the EA process for projects we manage. We have a compliance and enforcement program that makes sure that the mitigation measures are, in fact, being implemented and are working as intended. We work with our colleagues in other jurisdictions across the country to ensure cooperation and uniformity in how environmental assessment is carried out, and, finally, we work with our colleagues internationally to exchange best practices in environmental assessment.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 9 mars 2017

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 34, pour étudier et produire un rapport sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Le sénateur David Tkachuk (président) occupe le fauteuil.

[Traduction]

Le président : Bonjour et bienvenue aux sénateurs, ainsi qu'aux membres du public qui suivent aujourd'hui les travaux du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce, que ce soit ici même ou sur le Web. Je suis David Tkachuk, et je suis le président du comité. Nous en sommes à la 13^e séance de notre étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs. Pendant la première partie de notre réunion, nous accueillons avec plaisir John McCauley, directeur général du Secteur des opérations régionales à l'Agence canadienne d'évaluation environnementale. Merci d'être là aujourd'hui, monsieur McCauley. Veuillez nous présenter votre exposé, après quoi nous passerons aux questions et réponses.

John McCauley, directeur général, Secteur des opérations régionales, Agence canadienne d'évaluation environnementale : Je suis ravi d'être ici aujourd'hui et de vous aider dans votre étude du concept de corridor national.

J'ai un bref document de présentation qui vous a été distribué, je crois, et je vais concentrer mes observations sur la façon dont l'évaluation environnementale peut être utilisée pour faire avancer la conception de ce corridor. Je vais mettre les choses en contexte pour ceux d'entre vous qui ne connaissent pas mon organisation. L'Agence canadienne d'évaluation environnementale relève directement de la ministre de l'Environnement et du Changement climatique. Elle produit des évaluations environnementales de grande qualité qui contribuent à la prise de décisions éclairées à l'appui du développement durable. Notre agence est l'une des trois organisations qui, en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, réalisent des évaluations environnementales, les deux autres étant l'Office national de l'énergie et la Commission canadienne de sûreté nucléaire, pour les projets respectivement réglementés par ces deux organisations. Nous gérons le processus d'évaluation environnementale des projets. Nous avons aussi un programme qui offre du soutien et des fonds dont le but est d'aider le public à participer à l'évaluation environnementale. Notre organisme agit à titre de coordonnateur de la consultation auprès des groupes autochtones pendant le processus d'EE des projets que nous gérons. Nous avons un programme de conformité et d'application qui garantit que les mesures d'atténuation sont effectivement mises en œuvre et qu'elles produisent les effets voulus. Nous travaillons de concert avec nos collègues d'autres ressorts à l'échelle du pays, afin de veiller à ce qu'il y ait de la coopération et

The second slide sets out some general points in relation to environmental assessment. Mr. Chairman, as you may know, EA is based on the idea that it's more cost effective and prudent to make changes to projects to take into account environmental issues before construction and before environmental harm can occur.

It's used as a planning tool throughout the world, and I think it's important to keep that notion of a planning tool in mind as you consider its use and applicability to the Northern corridor concept.

In Canada, the original process was a three-page cabinet directive that was introduced in 1974. Since that time, requirements have been codified in legislation and regulation, and we have introduced more precision but, as well, more complexity. However, the fundamental purpose of taking into account environmental matters early in the planning process has remained a fundamental element. Environmental assessment also allows the views of all interested and affected parties to be brought to bear through the process in a coordinated way. Finally, the Government of Canada integrates, to the greatest extent possible, consultation with indigenous peoples in the environmental assessment process.

The third slide sets out some of the likely relevant EA legislation that might apply to this concept of the Northern corridor or the national corridor, as well as any future projects that may be located within the corridor. In identifying the likely legislation that might apply, we looked at the paper that had been produced by the University of Calgary and CIRANO around the concept, and so it's not surprising that, given the nature of the proposal, it's pan-Canadian focus crossing multiple jurisdictions and large geographic scope, multiple levels of environmental assessment would be required for projects that might be located within the corridor. The Canadian Environmental Assessment Act 2012, or CEAA 2012, sets out EA requirements for projects that have effects that may link to federal jurisdiction.

It has limited application North of 60 degrees. North of 60 degrees, federal legislation has been enacted through land claim agreements, such as the Mackenzie Valley Resource Management Act, that set out EA requirements.

It's not surprising that all provinces have environmental assessment processes, with standards and requirements as well. One of the purposes of CEAA 2012 is to promote cooperation and coordination between the federal government and provincial governments in the conduct of environmental assessment. We spend a lot of time working with our colleagues in other

de l'uniformité dans la façon dont l'évaluation environnementale se fait et, enfin, nous travaillons de concert avec nos homologues à l'étranger afin de nous échanger les meilleures pratiques en matière d'évaluation environnementale.

La deuxième diapositive comporte des énoncés généraux sur l'évaluation environnementale. Monsieur le président, comme vous le savez peut-être, l'EE se fonde sur le principe selon lequel il est plus rentable et prudent d'apporter des modifications aux projets en fonction des enjeux environnementaux avant que la construction soit entreprise et que des dommages soient causés à l'environnement.

L'EE est un outil de planification qui est utilisé partout dans le monde, et je crois qu'il est important de garder cela à l'esprit dans votre étude de son utilisation et de son applicabilité au concept de corridor nordique.

Au Canada, c'est sous la forme d'une Directive du Cabinet de trois pages, émise en 1974, que le processus a pris naissance. Depuis ce temps, on a normalisé les exigences sous la forme de lois et règlement, et on les a rendues plus précises, mais aussi, plus complexes. Cependant, l'objectif fondamental de tenir compte des aspects environnementaux dès le début de tout processus de planification en demeure un élément essentiel. L'évaluation environnementale permet aussi à toutes les parties intéressées et touchées de faire entendre leurs points de vue d'une manière coordonnée au cours du processus. Enfin, le gouvernement du Canada intègre dans toute la mesure possible la consultation des peuples autochtones au cours du processus d'évaluation environnementale.

Vous trouverez sur la troisième diapositive certaines des lois sur l'EE qui pourraient s'appliquer au concept du corridor nordique ou du corridor national, ainsi qu'à tous les projets qui pourraient prendre forme avec le corridor. Pour relever les lois qui s'appliqueraient vraisemblablement, nous avons consulté le document produit par l'Université de Calgary et CIRANO au sujet de ce concept. Il n'est pas étonnant, dans ce cas, compte tenu de la nature de la proposition, des multiples territoires traversés à l'échelle du Canada et de la grande étendue géographique du corridor, que de multiples niveaux d'évaluation environnementale soient requis pour les projets qui pourraient se réaliser le long du corridor. La Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012), ou LCEE 2012, énonce les exigences en matière d'EE pour les projets qui ont des effets mettant en jeu la compétence fédérale.

Son application est limitée au nord du 60^e parallèle, car on y a adopté des mesures législatives fédérales qui découlent des ententes sur les revendications territoriales, comme la Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie, qui énonce des exigences en matière d'EE.

Il n'est pas surprenant que toutes les provinces aient des processus d'évaluation environnementale comportant des normes et des exigences également. L'un des objectifs de la LCEE 2012 est de promouvoir la collaboration des gouvernements fédéral et provinciaux et la coordination de leurs activités en matière d'évaluation environnementale. Nous consacrons beaucoup de

jurisdictions through bilateral arrangements and project-specific agreements to ensure that cooperative assessments are carried out. It is a way to reduce duplication, while respecting the constitutional powers and legal responsibilities of each order of government.

The fourth slide outlines elements that could support the development of a strategic approach to furthering this Northern corridor concept. While CEAA 2012 is largely focused on examining the adverse projects of a specific proposal, say a mine in a particular location, there are provisions that enable the examination of the effects of existing and future projects within a particular region. Those provisions are referred to as the regional study provisions, and authority is provided to the minister to establish a committee and to set the terms of reference of that committee to examine the effects of existing and potential future projects within a particular area or a particular region. They allow the committee to be established jointly with jurisdictions and to provide for public participation in the carrying out of that regional study.

The concept of a committee would most likely be modelled on how review panels work under the legislation, which is a group of experts appointed by the Minister of the Environment who have some level of knowledge relevant to the effects of potential projects that may be carried out. We see a number of strategic advantages to making use of the regional study provisions in furthering the concept of a national or Northern corridor. They provide a broad framework for furthering the development of the concept and for building support among potentially affected communities. Routing options could be considered in a strategic, transparent and step-wise fashion through the regional study. Consideration can be given, in a preliminary sense, to the kinds of environmental issues that will need to be managed and the strategies that could be employed to manage those issues. Finally, it's also a means to enable cooperation with other jurisdictions that may have an interest or may be affected by the concept. While the provisions are relatively new — they were introduced in 2012 and have not been used to date — this notion of examining, through environmental assessment, as a concept has been done before. You may recall that the Seaborn Panel, in the late 1990s, looked at the concept of nuclear fuel waste disposal. It was a technical concept. It wasn't located in a specific place but rather the conceptual nature of the proposal, so there is some experience in doing that.

The fifth slide describes some of the considerations that we would suggest, based on experience, are important if you were going to have a successful regional study and employ them in examining the concept of a Northern corridor. Typically, we deal with a single project and a single proponent. For a concept like a Northern corridor, it would be important to have a champion for that proposal who can serve as the convening body and move the proposal forward.

temps à travailler avec nos collègues des provinces et territoires au moyen d'ententes bilatérales et d'accords sur des projets particuliers afin de veiller à la réalisation d'évaluations coopératives. C'est une manière de réduire le chevauchement tout en respectant les pouvoirs établis par la Constitution et les responsabilités légales de chaque ordre de gouvernement.

La quatrième diapositive énonce les éléments qui pourraient soutenir la conception d'une approche stratégique à la réalisation du concept de corridor nordique. Bien que la LCEE 2012 soit dans une grande mesure axée sur l'examen des éléments néfastes d'une proposition en particulier, par exemple, une mine prévue dans un emplacement donné, certaines dispositions permettent l'examen des effets d'activités existantes ou futures dans une région donnée. C'est ce qu'on appelle les dispositions sur les études régionales, qui autorisent le ministre à constituer un comité et à le charger d'étudier les effets des activités concrètes actuelles ou futures dans un secteur ou une région en particulier. Le comité peut être établi conjointement avec d'autres instances et peut donner au public l'occasion de participer à l'exécution de cette étude régionale.

Le concept de comité correspondrait très vraisemblablement à la façon dont les commissions d'examen fonctionnent en vertu de la loi. Il s'agit de groupes de spécialistes nommés par le ministre de l'Environnement et possédant un certain degré de connaissances pertinentes concernant les effets des projets qui pourraient être réalisés. D'après nous, il y a divers avantages stratégiques à miser sur les dispositions visant les études régionales, pour faire avancer le projet de corridor national ou nordique. Elles fournissent un cadre général pour développer le concept et pour obtenir l'appui des collectivités touchées. L'étude régionale permettrait un examen stratégique, transparent et par étapes des options de tracé possibles. Il est possible de faire un examen préliminaire des types d'enjeux environnementaux qu'il faudra gérer et des stratégies qui pourraient servir à gérer ces enjeux. Enfin, c'est aussi un moyen de permettre la collaboration avec les autres instances qui pourraient être intéressées ou touchées par le concept. Les dispositions sont relativement nouvelles — elles ont été adoptées en 2012 et n'ont pas encore servi —, mais la notion de l'examen fondé sur une évaluation environnementale a déjà été mise en œuvre. Vous vous souviendrez peut-être de la commission Seaborn qui, vers la fin des années 1990, s'est penchée sur le concept de l'élimination des déchets nucléaires. C'était un concept technique. Il n'y avait pas d'emplacement précis, mais c'était plutôt la nature conceptuelle de la proposition. On a donc acquis de l'expérience avec cela.

La cinquième diapositive décrit certains des facteurs qui sont importants d'après nous, compte tenu de l'expérience acquise, pour la réalisation d'une étude régionale efficace et pour l'examen du concept d'un corridor nordique. En général, nous traitons d'un projet unique et d'un promoteur unique. Pour un concept comme le corridor nordique, il serait important d'avoir un défenseur du projet qui agirait à titre d'organisation convocatrice et qui ferait avancer la proposition.

As well, it will be important to make sure there are sufficient resources provided to allow the committee to carry out its work, allow the public to participate and to access federal science and expertise to support the committee's work. Finally, given the nature of the proposal, it will be important to have willing jurisdictions participate.

The sixth slide outlines some of the linkages between a potential regional study and the subsequent project specific EAs that would be required, and it's important to think about how a regional study would be structured to take full advantage of how it could enable and complement future project specific EAs.

One of the benefits of carrying out a potential strategic regional study would be that it would lay the groundwork for future project approvals as they came forward. It would generate the information necessary to carry out those assessments and identify specific route options, environmentally sensitive areas to avoid, how it could link with other infrastructure. There may also be opportunities to bundle potential future projects together to facilitate a more streamlined environmental assessment based on the information and analysis that would be contained in a regional study.

It would facilitate coordination and cooperation among the jurisdictions that have an interest in projects, and in the corridor itself, in order to avoid duplication. It's important to note, for any potential pipeline projects that might be located within the corridor, CEAA 2012 sets out that it is the responsibility of the National Energy Board to carry out EAs of those kinds of projects. However, the National Energy Board could use the results of the regional study to inform their environmental assessments of pipeline projects.

In the seventh and last slide, as you may know, the Minister of Environment and Climate Change has appointed an expert panel to carry out a review of the environmental assessment processes. That panel is expected to produce its report at the end of March. You may be interested to know that there have been a number of interventions before that panel calling for a greater use of strategic approaches, like the one you are examining for the northern corridor, and like the ones embodied in the regional study provisions in our legislation. So there is interest out there in this kind of approach at a strategic regional level.

Finally, I want to remind you that environmental assessment isn't the final step in bringing projects to fruition. There are many subsequent regulatory requirements at all levels of government that would be required to enable actual projects to be implemented. With that, I am happy to answer any questions you may have.

Senator Tannas: Thank you very much for being here. This is terrific. I have two straightforward questions. Given that this would be a multi-use corridor, in your mind does that create any

De plus, il sera important de veiller à ce que les ressources soient suffisantes pour que le comité puisse accomplir son travail, que le public puisse participer et que les données scientifiques et l'expertise du gouvernement fédéral servent à soutenir le travail du comité. Enfin, compte tenu de la nature de la proposition, il sera important que des instances partenaires soient prêtes à collaborer.

La sixième diapositive décrit certains des liens entre une possible étude régionale et les EE subséquentes visant des projets particuliers qui seraient requises. Il est important de penser à la façon dont l'étude régionale serait structurée afin qu'il soit possible de tirer pleinement profit de la façon dont elle pourrait servir de complément aux EE subséquentes relatives à des projets particuliers.

Entre autres bienfaits, une étude stratégique régionale jetterait les bases en vue de l'approbation d'autres projets au fur et à mesure. Il produirait l'information nécessaire pour l'exécution des évaluations et la détermination des tracés possibles, des zones écosensibles à éviter et des liens possibles avec les autres éléments d'infrastructure. Il sera aussi possible de regrouper des projets pour simplifier l'évaluation environnementale grâce à l'information et l'analyse contenues dans une étude régionale.

Cela faciliterait la coordination et la collaboration entre les instances qui s'intéressent aux projets et au corridor lui-même, ce qui éviterait le chevauchement. Il est important de noter que, pour tout éventuel projet de pipeline dans ce corridor, la LCEE 2012 précise qu'il incombe à l'Office national de l'énergie de réaliser les EE pour ce genre de projets. Cependant, l'Office national de l'énergie pourrait utiliser les résultats de l'étude régionale pour éclairer leurs évaluations environnementales des projets de pipelines.

Nous en sommes à la septième et dernière diapositive. Comme vous le savez peut-être, la ministre de l'Environnement et du Changement climatique a confié à un comité d'experts la tâche d'examiner les processus d'évaluation environnementale. Le rapport du comité est prévu pour la fin de mars. Vous serez intéressés de savoir qu'il y a eu diverses interventions avant que ce comité demande un plus grand recours aux approches stratégiques, comme celle que vous examinez pour le corridor nordique, et comme celles qui font partie des dispositions sur les études régionales de la loi. Il y a donc de l'intérêt pour ce genre d'approche, sur le plan stratégique régional.

Pour terminer, je veux vous rappeler que l'évaluation environnementale n'est pas la dernière étape à franchir pour démarrer des projets. Sur ce, je serai ravi de répondre à toutes vos questions.

Le sénateur Tannas : Merci beaucoup de votre présence. C'est formidable. J'ai deux questions simples. Étant donné qu'il s'agirait d'un corridor multifonctionnel, est-ce que cela donne

kind of an insurmountable problem in the environmental assessment process? That's my first question. Second, we're going to be faced with a decision on whether or not to recommend the next step in the study and more feasibility around it. We've had representations from First Nations groups that are into major project initiatives; certainly the University of Calgary has proposed that they would like to take their study to the next level.

Would you see that as one more preliminary study, one step closer but still very tight, and that it would be appropriate for an environmental assessment activity to take place or should maybe wait a bit further down the road?

Mr. McCauley: On the first question, in terms of the multi-use nature of the corridor, I think that can be accommodated within the environmental assessment process, particularly if you take advantage of the regional study provisions. If you think of the regional studies akin to a land use plan, which looks at multiple uses by definition, it can be structured in such a way. We need to work with the other jurisdictions who are implicated to do that.

I would encourage you to think broadly in the sense that there may be opportunities, from an environmental protection perspective, to use the corridor to link protected areas, for example. I don't think the multi-use issue is an insurmountable issue. It can be accommodated.

In terms of the second question and the timing of the next activity, one of the advantages of the regional study provisions is the legislative provisions are relatively wide open, so you have flexibility in terms of how you design and set the terms of reference for that. It could be employed at the next step and, as I said in my remarks, one of the issues around it is who is the champion for this activity and who would be the one making the representation to the committee and helping the committee to understand how it could work.

The more definition that you have, the better suited the regional study provisions are, but there is some flexibility in the provisions to adjust it to particular needs.

Senator Black: If the champion, to use your words, was the Government of Canada, would you recommend this in the Canadian interest? Does that in any way affect your thinking around process?

Mr. McCauley: No, I don't think it does. The act contemplates that the government could be a proponent of projects, for example, and that has happened in the past. We're independent in the sense that we report directly to the Minister of Environment and provide advice directly to her, but it can be other departments or entities that lead projects.

lieu d'après vous à des problèmes insurmontables pour le processus d'évaluation environnementale? C'est ma première question. Voici ma deuxième. Nous allons devoir prendre une décision à savoir s'il faut recommander ou pas l'étape suivante de l'étude, en matière de faisabilité. Des groupes des Premières Nations qui travaillent à des projets importants nous ont formulé des observations; l'Université de Calgary a souligné, naturellement, qu'elle voudrait que son étude passe au niveau suivant.

Voyez-vous cela comme une autre étude préliminaire — comme une étape de plus, mais quand même rigoureuse —, et estimez-vous qu'il conviendrait de réaliser une évaluation environnementale à ce moment-là ou plutôt attendre encore un peu?

M. McCauley : En réponse à votre première question concernant le caractère multifonctionnel du corridor, je dirais que le processus d'évaluation environnementale peut convenir à cela, en particulier si vous vous préavez des dispositions sur les études régionales. L'étude régionale peut être structurée comme un plan d'aménagement du territoire, qui par définition couvre les multiples usages. Il faut travailler avec les autres instances intéressées, pour cela.

Je vous encouragerais à adopter une perspective très large, en ce sens qu'il y a peut-être des possibilités, du point de vue de la protection de l'environnement, d'utiliser le corridor pour créer des liens entre les zones protégées, par exemple. Je ne pense pas que le caractère multifonctionnel du corridor soit un problème insurmontable. Il est possible d'adapter les choses.

En ce qui concerne votre deuxième question et le moment de la prochaine activité, l'un des avantages des dispositions sur les études régionales, c'est qu'elles sont très ouvertes. Vous avez donc de la latitude concernant leur conception et leur cadre de référence. Une telle étude peut servir d'étape suivante et, comme je l'ai dit dans mon exposé, l'un des enjeux est de savoir qui est le défenseur de cette activité, qui serait le représentant auprès du comité et qui aiderait le comité à comprendre le fonctionnement.

Plus la définition sera précise, plus les dispositions sur les études régionales conviendront, et plus il sera possible d'adapter les dispositions aux besoins particuliers.

Le sénateur Black : Si le défenseur, comme vous le dites, était le gouvernement du Canada, recommanderiez-vous cela comme étant dans l'intérêt du Canada? Est-ce que cela a une incidence sur votre façon de voir le processus?

M. McCauley : Je dirais que non. La loi prévoit que le gouvernement pourrait être le promoteur de projets, par exemple, et cela s'est produit dans le passé. Nous sommes indépendants, en ce sens que nous relevons directement de la ministre de l'Environnement et que nous lui donnons des conseils, mais d'autres ministères ou entités pourraient mener des projets.

Senator Black: Building on Senator Tannas' question, if that were to be the case, there are obviously a lot of preliminary conversations that would need to go on. Can your agency be part of those conversations?

Mr. McCauley: Yes, I think so, and it has relevance in terms of how to set the terms of reference for the committee and study.

Senator Black: You could be a participant in preliminary work.

Mr. McCauley: The act indicates that the agency has a role in providing support to committees when they are established, so yes.

Senator Black: Tremendous presentation. Thank you.

Senator Galvez: I'm so happy to see that the agency has recovered some of its past activity and it's very refreshing. For 20 years I gave the course on environmental evaluation assessment at the University of Laval in Quebec City. Last year, I had 300 students, civil engineers taking this course.

One of my worries on the environmental evaluation of multiple projects is the cumulative effects. As you said, the proponent comes and that's the evaluation for its own project and its own corridor. It has a very narrow study zone, but now with this corridor, I'm reading there are a lot of multiple uses. Will you be worrying about supervising or foreseeing these cumulative impacts for the corridor?

Mr. McCauley: That's a great question and given that you have taught environmental assessment, I better be careful in my answer.

The impetus for the provisions, one of the main reasons was how to manage cumulative effects and the recognition that it's difficult, if not impossible, on a project-by-project basis to do so. The provisions were introduced to take a regional approach that would allow a more effective way to manage cumulative effects.

You can accommodate the management and assessment of cumulative effects in a regional study. That's one of the reasons why the provisions exist and one of our roles, when we get down to project assessment, is actually from a compliance and enforcement perspective. It's to ensure the mitigation measures are being applied as they were committed to in the environmental assessment, and to make sure they have the intended results.

The way the process works is the minister issues a decision statement, which includes legally binding conditions that the proponent must comply with, and so then we monitor the proponent's performance relative to those conditions.

Senator Galvez: Climate change is affecting Canada in an intense way, but even more in the North. The permafrost is not there, and these pipelines and highways will have to be designed taking all of these changes into consideration.

Le sénateur Black : Je vais poursuivre dans la même veine que le sénateur Tannas. Si c'était le cas, il faudrait manifestement qu'il se tienne beaucoup de conservations préliminaires. Votre agence peut-elle participer à de telles conversations?

M. McCauley : Oui, je le crois, et c'est pertinent, en ce qui concerne la façon d'établir le mandat du comité et le cadre de référence de l'étude.

Le sénateur Black : Vous pourriez participer au travail préliminaire.

M. McCauley : Selon la loi, l'agence doit offrir du soutien aux comités quand ils sont créés, alors oui.

Le sénateur Black : C'était un formidable exposé. Merci.

La sénatrice Galvez : Je suis vraiment ravie de voir que l'agence reprend certaines de ses activités du passé. C'est très rafraîchissant. Pendant 20 ans, j'ai donné le cours sur l'évaluation environnementale à l'Université Laval, à Québec. L'année dernière, je l'ai enseigné à 300 étudiants en génie civil.

En ce qui concerne l'évaluation environnementale de multiples projets, je me préoccupe entre autres des effets cumulatifs. Comme vous l'avez dit, le promoteur arrive, et c'est l'évaluation de son propre projet et de son propre corridor. La zone d'étude est très étroite. Cependant, avec ce corridor, ce que je lis, c'est que les fonctions seront très nombreuses. Allez-vous vous préoccuper de superviser ou de surveiller les effets cumulatifs du corridor?

M. McCauley : C'est une excellente question, et puisque vous avez enseigné l'évaluation environnementale, j'ai tout intérêt à répondre avec grand soin.

La raison d'être des dispositions — l'une des principales raisons —, c'est qu'on a reconnu que gérer les effets cumulatifs est très difficile, sinon impossible, si on le fait par projet. Les dispositions ont été adoptées pour que l'approche soit régionale, ce qui offrirait une façon plus efficace de gérer les effets cumulatifs.

Une étude régionale peut englober la gestion et l'évaluation des effets cumulatifs. C'est l'une des raisons pour lesquelles les dispositions existent, et nous avons entre autres un rôle de conformité et d'application, quand nous en arrivons à l'évaluation des projets. Nous devons veiller à ce que les mesures d'atténuation soient mises en œuvre conformément aux engagements de l'évaluation environnementale et à ce qu'elles produisent les résultats voulus.

Selon la procédure, la ministre publie une déclaration de décision qui comporte des conditions juridiquement contraignantes que le promoteur doit respecter. Nous surveillons donc le rendement du promoteur en fonction de ces conditions.

La sénatrice Galvez : Les changements climatiques touchent intensément le Canada, mais c'est encore pire dans le Nord. Le pergélisol disparaît, et les pipelines et routes devront être conçus en fonction de tous ces changements.

We all know that when we come to cost, it's better to plan before than when it comes to mitigation, because when we have to mitigate it costs more. How are you going to take that into consideration?

Mr. McCauley: That's a great question. The way an environmental assessment works at the federal level, we have an explicit requirement to look not only at the effects of the project on the environment, but look at the effects of the environment on the project. We do explicitly look at things like climate change, changes in forest fire or those activities that may affect the project. We do look at that in the environmental assessment, so yes, it's taken into account.

Senator Enverga: Thank you for the presentation. On your strategic approach for conditions for success, you mentioned that funding would be necessary for the committee that would be appointed by the Minister of Environment and Climate Change. Can you tell me if there is any timeline? When will this committee be established? When will the funding come? Will it be a federal committee that will oversee all the action to make this happen?

Mr. McCauley: Good question. The provisions in the law give the minister the flexibility to establish a committee in situations where there is only federal interest and jurisdiction. But also to establish a committee jointly with other jurisdictions where there are multiple interests or jurisdictions. The committee can be established among all the participants or all the jurisdictions that may be affected by the concept.

The reason I raise the resources issue is that there are no provisions in the legislation to recover the costs of carrying out the work of the committee. My agency isn't resourced to do this work, although it is our responsibility and we would obviously work to support the committee as best we can. If we are going to set one up, it will be important to make sure there are sufficient resources required to allow the committee to carry out its work, the public to participate, and that federal experts can provide their expertise and science.

Senator Enverga: Is there any legislation in the works that may make this happen?

Mr. McCauley: As I said, the minister struck an expert panel to review environmental assessment processes, and their recommendations are due at the end of the month. This issue of regional approaches has been raised. I don't have any insight as to what they might be recommending, but we expect that given people have raised this issue in their sessions, the expert panel will have some advice.

Nous savons tous que quand il est question de coûts, il vaut mieux planifier que d'attendre les mesures d'atténuation, car celles-ci sont plus coûteuses. Comment allez-vous tenir cela en compte?

M. McCauley : C'est une excellente question. À l'échelon fédéral, pour une évaluation environnementale, nous avons l'obligation explicite de ne pas examiner que les effets du projet sur l'environnement, mais aussi les effets de l'environnement sur le projet. Nous nous penchons effectivement sur les facteurs qui peuvent avoir des incidences sur le projet, notamment les changements climatiques et les changements relatifs aux feux de forêt. Cela fait partie de l'évaluation environnementale, en effet, et nous en tenons compte.

Le sénateur Enverga : Je vous remercie de votre exposé. En ce qui concerne votre approche stratégique relative aux conditions de réussite, vous avez dit qu'il serait nécessaire de fournir du financement au comité qui serait constitué par la ministre de l'Environnement et du Changement climatique. A-t-on établi une échéance à cet égard? Quand ce comité sera-t-il constitué? Quand le financement sera-t-il accordé? S'agira-t-il d'un comité fédéral qui supervisera toutes les mesures prises pour concrétiser ce projet?

M. McCauley : C'est une bonne question. Les dispositions de la loi donnent à la ministre la souplesse nécessaire pour constituer un comité lorsqu'il y a seulement des compétences et des intérêts fédéraux en jeu. Toutefois, elles lui donnent également le pouvoir de constituer un comité conjointement avec d'autres administrations lorsque plusieurs intérêts ou administrations sont concernés. Le comité peut être formé de représentants de tous les participants ou de toutes les administrations qui pourraient être touchées par le projet.

Si je parle des ressources, c'est parce que la loi ne contient aucune disposition visant à recouvrir les coûts engendrés par les travaux du comité. Mon organisme n'a pas les ressources nécessaires pour accomplir ces travaux, même si c'est notre responsabilité et que nous nous efforcerions manifestement d'appuyer le comité de notre mieux. Si un comité est créé, il sera important de veiller à demander les ressources nécessaires pour permettre à ses membres de faire leur travail, au public de participer et aux experts du gouvernement fédéral de fournir leur expertise et leurs connaissances scientifiques.

Le sénateur Enverga : Prépare-t-on des mesures législatives visant à concrétiser cela?

M. McCauley : Comme je l'ai dit, la ministre a mis sur pied un groupe d'experts pour examiner les processus d'évaluation environnementale, et ces experts doivent formuler des recommandations à la fin du mois. La question des approches régionales a été soulevée. Je n'ai aucune idée de ce qu'ils recommanderont, mais étant donné que des gens ont soulevé cette question pendant leurs délibérations, nous nous attendons à ce que ces experts prodiguent quelques conseils.

Senator Gold: Thank you for being here. In contemplating a project of this scope, and your agency's part in the overall regulatory framework, what worries you the most about a project like this, and what should we be most worried about?

Mr. McCauley: I would say the scope worries me. It is still a conceptual idea, and I think there needs to be more work to try and refine that idea. Otherwise, you can spend a lot of time and effort that may not be productive; so I would encourage if there is a way to try to add more specificity to the concept, what it is and what it is not. That worries me.

It's a question of figuring out, if we went down that path, what do you want the regional study to accomplish? That can be translated into the mandate of the committee, and they can carry out the work. Given that the proposal is pan-Canadian and it touches so many parts of the country and so many communities, it will be important to have a process that people will have confidence that it's going to represent their views, that they will have a chance to participate and their issues will be identified and addressed through that.

Senator Gold: Given the scope and the inevitable length of time all these processes will take to get organized, much less be implemented, there will be changes of government in so many jurisdictions. Do you have a concern about the sustainability of a project of this kind, given the changing political landscape?

Mr. McCauley: To me a frequent criticism of the regional study provisions is there is always an impetus to move quickly because we have projects we need to move forward. This concept provides an opportunity to do some longer-term planning to put in place conditions that will support project development, not in the immediate future, but in the medium term and longer term. You need to be thinking about that.

I can't say whether a change in government would change the level of support for the concept. If you strike the committee and they have a mandate, then they would be expected to continue that mandate until they finish it.

The Chair: You have addressed the national corridor, but you also talked about a regional corridor. When you say "regional corridor," what do you mean? Is it two provinces? Do you mean the West or the East?

Mr. McCauley: I'm referring to a national corridor. I'm using the word "regional" because that's the phrase that's in our legislation. I did note in the University of Calgary study they had an offshoot up the Mackenzie Valley and one to Churchill. You would look at the entire proposal.

Le sénateur Gold : Je vous remercie d'être ici. En ce qui concerne un projet de cette envergure et le rôle que jouera votre organisme dans le cadre de réglementation général, quelles sont vos principales préoccupations et quelles devraient être nos principales inquiétudes?

M. McCauley : Je dirais que l'envergure du projet me préoccupe. Il s'agit toujours d'une idée conceptuelle, et je pense qu'il faut s'efforcer davantage de la préciser. Autrement, on peut dépenser beaucoup de temps et d'argent sans obtenir de résultats. J'encouragerais donc les efforts en vue de préciser cette notion et de déterminer ce qu'elle est et ce qu'elle n'est pas, car cela m'inquiète.

Il s'agit donc de déterminer, si nous nous engageons dans cette voie, ce que nous souhaitons accomplir par l'entremise de l'étude régionale. Cela peut être énoncé dans le mandat du comité et ses membres peuvent accomplir le travail nécessaire. Étant donné que la proposition s'étend à l'échelle du Canada et qu'elle touche un très grand nombre de régions et de collectivités du pays, il sera important d'établir un processus qui donnera l'assurance aux gens que leurs points de vue seront représentés, qu'ils auront la chance de participer et que leurs problèmes seront identifiés et traités.

Le sénateur Gold : Étant donné l'envergure du projet et le temps qu'il faudra inévitablement consacrer à l'organisation de tous ces processus — et à leur mise en œuvre —, on aura le temps de vivre des changements de gouvernement dans de nombreuses provinces. Êtes-vous préoccupé au sujet de la durabilité d'un projet de ce type en raison de l'environnement politique en évolution?

M. McCauley : Selon moi, une critique fréquemment formulée à l'égard des dispositions liées aux études régionales, c'est qu'elles incitent toujours à agir rapidement, car les projets doivent avancer. Cette notion fournit l'occasion de planifier à plus long terme, afin de mettre en place les conditions qui appuieront le développement des projets — pas dans un avenir immédiat, mais à moyen et à long terme. Il faut tenir compte de cela.

Je ne peux pas prévoir si un changement de gouvernement aura une incidence sur l'appui manifesté à l'égard de ce concept. Si on constitue un comité et qu'on lui donne un mandat, on s'attendra à ce que ses membres travaillent jusqu'à ce qu'ils remplissent ce mandat.

Le président : Vous avez abordé la question du corridor national, mais vous avez également parlé d'un corridor régional. Lorsque vous dites « corridor régional », que voulez-vous dire exactement? Relie-t-il deux provinces? Parlez-vous de l'Ouest ou de l'Est?

Mr. McCauley : Je fais référence à un corridor national. J'utilise le mot « régional », car c'est un mot qui se trouve dans notre mesure législative. J'ai remarqué que dans l'étude menée par l'Université de Calgary, il y a une ramifications vers la vallée du Mackenzie et une autre vers Churchill. Il faut considérer l'ensemble de la proposition.

Senator Ringuette: First of all, thank you very much. You've given us hope, I think. When you say you need the resources, I would say that when the committee is trying to study a proposed pipeline that the resources to do the study have to come from the proponent of the project. This is not the same situation.

Could it be possible within your legislative framework that Infrastructure Canada would act as the general proponent of the project and would provide the resources for the committee?

Mr. McCauley: There is nothing that would prevent that from happening.

Senator Galvez: I'm happy to see that we are planning ahead; this is so important. With climate change, for sure we're going to go more and more to the North and construct. This will bring a lot of activity in the construction and building.

We know that the building code is something that is done by NRCan and that it is basic, and then provinces, depending on their ideas, choose to adopt or improve it, according to their needs.

Given that these projects are going to be construction-intensive, would it be a good idea that you talk to the building code people and start thinking about the rules that need to be applied for construction in the North in the context of climate change?

Mr. McCauley: It would be important to have discussions on a number of levels around a range of issues like that one as the concept moves forward. Given that there is a longer-term view to the corridor and how it would be put in place, trying to identify what might be the standard two years from now will be an issue that we'll need to be looking at for sure.

Senator Smith: What feedback, if any, have you received from the provinces in terms of the Ring of Fire in Ontario or the Quebec Plan Nord program? Have you received specific ideas from the provinces as to what they want to do? As we look at this massive project, which if implemented properly would be a game changer, I always ask whether you do the whole project at once or in pieces. There appear to be three pieces. Then, do you tie it to your priorities in terms of trade? If our priority now is to really focus on Asia, especially from the agriculture sector, then you think that maybe the western opportunity would be the one to focus on. What type of interaction, if any, have you had from provinces? Obviously, we will have to get the provinces heavily committed to this to be an active participant, plus the indigenous people, of course.

Mr. McCauley: I agree with you. I think the provinces will play a key role in terms of how this moves forward and in what form it moves forward. We haven't, that I'm aware of, had discussions

La sénatrice Ringuette : Tout d'abord, j'aimerais vous remercier chaleureusement. Je pense que vous nous avez redonné espoir. Vous dites que vous avez besoin de ressources, et je pense que lorsque le comité tente d'étudier un projet de pipeline, les ressources nécessaires pour mener cette étude doivent être fournies par le promoteur du projet. Toutefois, cette situation est différente.

Dans votre cadre législatif, serait-il possible qu'Infrastructure Canada agisse à titre de promoteur général du projet et fournisse les ressources nécessaires au comité?

M. McCauley : Rien n'empêcherait cela.

La sénatrice Galvez : Je suis heureuse de constater que nous planifions à long terme, car c'est très important. Le changement climatique nous permettra sûrement de construire de plus en plus au nord. Cela générera beaucoup d'activités dans le secteur de la construction.

Nous savons que NRCan a élaboré un code du bâtiment et qu'il s'agit d'un code élémentaire que les provinces, selon leurs convictions, choisissent d'adopter ou d'améliorer, selon leurs besoins.

Étant donné que ces projets nécessiteront beaucoup de travaux de construction, devriez-vous parler aux gens responsables de ce code du bâtiment et commencer à réfléchir aux règles qui devront s'appliquer aux travaux de construction dans le Nord dans le contexte du changement climatique?

M. McCauley : Il sera important de mener des discussions à plusieurs niveaux sur une série d'enjeux comme celui-ci tout au long de la progression du concept. Étant donné que le corridor et sa mise en œuvre s'inscrivent dans une vision à long terme, nous devrons certainement tenter de déterminer les normes qui seront en vigueur d'ici deux ans.

Le sénateur Smith : Quelle rétroaction, le cas échéant, avez-vous reçue des provinces en ce qui concerne le projet Cercle de feu de l'Ontario et le Plan Nord du Québec? Les représentants provinciaux vous ont-ils précisé ce qu'ils souhaitaient accomplir? Dans le cadre de notre étude sur ce projet d'envergure dont la mise en œuvre réussie entraînerait d'énormes changements, je demande toujours si l'ensemble du projet sera exécuté en une seule fois ou s'il sera divisé en plusieurs étapes. Dans ce cas-ci, il semble y avoir trois parties. Relie-t-on ensuite le projet aux priorités commerciales? Si la priorité actuelle consiste à se concentrer sur l'Asie, surtout dans le secteur agricole, on pourrait peut-être décider qu'il serait bon de privilégier les occasions offertes par l'Ouest. Quel type d'interaction, le cas échéant, avez-vous eu avec les provinces? Manifestement, il faudra que les représentants provinciaux s'engagent fermement à devenir des participants actifs — et les Autochtones aussi, bien sûr.

M. McCauley : Je suis d'accord avec vous. Je crois que les provinces joueront un rôle clé dans la façon de faire avancer le projet et dans la forme sous laquelle il se présentera. À ma

with the provinces about this concept or about their particular interests around regions in the provinces that they may want to link to the concept.

We do have assessments of active projects underway in some of those locations, but it's on a project-by-project basis, not in this sort of regional sense.

Senator Smith: How would you stimulate? Who would be the initiator to get the provinces involved?

Mr. McCauley: I think there are probably a couple of avenues. Some of that comes back to who the champion is for moving this concept forward. So that is one area.

Then, on the environmental and regulatory side, we have a committee of EA administrators that we talk to on a regular basis across the provinces. There are ways in which we have a number of federal-provincial territorial committees that we could start to engage if this proposal is moving forward and there is desire to try to do something from a regional study or environmental-assessment perspective.

Senator Smith: Understanding your concept, of course, it has to be a national initiative. Within the national initiative of the federal government, what would be the key department initiating a leadership position?

Mr. McCauley: I'm not sure. On the face of it, Infrastructure Canada.

Senator Smith: Let me ask you in a different way. Who would be potentially two or three options that could look at something like this so that I am not putting you on the spot to get a direct answer?

Mr. McCauley: I think Infrastructure Canada, obviously, may have a role given the nature of it. As I understand it, you also have the desire to have pipelines and power lines in that. That would seem to implicate the National Energy Board, and Natural Resources Canada would have an interest in mining. I think they have been here to speak to you about some of their interests. Those seem to me to be the ones potentially.

Senator Smith: Within Infrastructure, maybe the Infrastructure Bank would be a key player because they are tied into the pension funds. Maybe that can stimulate some interest and maybe some funding for the project.

Senator Black: Can you help us to understand how we might be able to recommend or construct a one-window environmental approach, whereby the proponent doesn't need to talk to Ottawa and then talk to seven or eight provinces? Is that possible? If so, how does it get done?

Mr. McCauley: One of the ways it could happen is through a multilateral agreement among the provinces and the federal government as to how the environmental assessment

connaissance, nous n'avons pas discuté avec les représentants provinciaux de ce concept ou des régions particulières de leur province qu'ils aimeraient lier au concept.

Nous avons toutefois des évaluations de projets actifs en cours dans certaines de ces régions, mais ces évaluations ont été menées par projet plutôt que dans le cadre d'une approche régionale.

Le sénateur Smith : Comment stimuleriez-vous les choses? Qui inciterait les provinces à participer?

M. McCauley : Je crois qu'il y a probablement deux ou trois possibilités. Il faudrait notamment identifier le champion de la promotion de ce concept. C'est donc une possibilité.

Pour ce qui est de la réglementation en matière environnementale, nous échangeons régulièrement avec un comité d'administrateurs des EE des provinces. Nous pourrions commencer à mobiliser un certain nombre de comités fédéraux-provinciaux-territoriaux si cette proposition allait de l'avant et qu'il y avait une volonté d'essayer quelque chose pour l'étude régionale ou l'évaluation environnementale.

Le sénateur Smith : De par la nature du concept, bien sûr, ce devrait être une initiative nationale. Donc quel serait le principal ministère fédéral compétent pour la diriger, d'après vous?

M. McCauley : Je n'en suis pas certain. À première vue, je dirais Infrastructure Canada.

Le sénateur Smith : Permettez-moi de vous poser la question sous un autre angle. Pouvez-vous me nommer deux ou trois options possibles pour cela, question de ne pas trop braquer les projecteurs sur vous en vous demandant une réponse directe?

M. McCauley : Je pense que de toute évidence, Infrastructure Canada aurait un rôle à jouer, compte tenu de la nature du projet. D'après ce que je comprends, vous souhaiteriez qu'il comprenne des oléoducs et des lignes électriques. Ainsi, cela ferait probablement intervenir l'Office national de l'énergie, ainsi que Ressources naturelles Canada, pour l'exploitation minière. Je pense que leurs représentants sont déjà venus vous parler de leurs intérêts. Ce sont ceux auxquels je pense.

Le sénateur Smith : À Infrastructure Canada, la Banque de l'infrastructure pourrait être un joueur clé, puisqu'elle est liée aux fonds de pension. Cela pourrait peut-être susciter de l'intérêt et attirer du financement pour le projet.

Le sénateur Black : Pouvez-vous nous aider à comprendre comment nous pourrions recommander ou établir une formule à guichet unique pour les évaluations environnementales, de sorte que le promoteur n'ait pas besoin de s'entendre avec Ottawa, puis avec sept ou huit provinces? Serait-ce possible? Le cas échéant, comment?

M. McCauley : Cela pourrait passer par une entente multilatérale entre les provinces et le gouvernement fédéral, sur l'exécution des responsabilités en matière d'évaluation

responsibilities would be discharged. We work cooperatively with the provinces on project assessments, so that may be one vehicle to do that.

Some of it depends on the specifics of the proposal as to where it is and how big it is and what is included in it, but probably that would be, at least off the top of my head, the place to start.

Senator Black: So it is possible in your view that that will be the process that you would recommend us looking at?

Mr. McCauley: Yes.

Senator Black: Great. Thank you, sir.

Senator Galvez: In traditional environmental impact assessments, we concentrate on assessing the impacts on humans and the environment, mostly in safety and security. But today we have other frameworks of evaluation associated with carbon emissions and greenhouse effects. Before you, we heard from the president of the steel association talking to us and saying that Canadian steel has a very low footprint compared to that of China and Korea. Yet, we keep using this steel. In parenthesis, I could say that it is of less quality than the Canadian steel.

In your new environmental assessment framework, are you going to add some new ways of evaluating this impact and include these footprint evaluations?

Mr. McCauley: Under the current legislation and in accordance with the interim approach and principles that the government adopted in January of last year, we now take into account upstream GHG emissions that relate to projects. We also looked at direct greenhouse gas emissions.

As to what might be in the future, what changes may be introduced as a result of the recommendations of the expert panel? I don't have any insight as to where they may go, but I think those kinds of subjects have been raised with them. We will wait to see what advice they have at the end of March.

The Chair: If there are no more questions, thank you very much, Mr. McCauley. It is very much appreciated.

It gives me great pleasure to welcome, from the Freight Management Association of Canada, Robert Ballantyne, who is the President. Thank you for being with us today, Mr. Ballantyne, and contributing to our study.

Please begin with your opening remarks and then we will go to a question and answer session.

Robert Ballantyne, President, Freight Management Association of Canada: Thank you very much, Mr. Chair and honourable senators. It is always a pleasure to appear before Senate committees. It is usually the Transport Committee that I see so it is really of interest to me to meet with this committee. I have been promoted; I guess that is what one would say.

environnementale. Nous travaillons en collaboration avec les provinces aux évaluations de projet, donc ce pourrait être une possibilité.

Cela dépend aussi en partie des détails de chaque proposition, de l'endroit où le projet aura lieu, de son ampleur et de ce qu'il comprend, mais ce serait probablement un bon point de départ, à tout le moins c'est ce qui me vient à l'esprit.

Le sénateur Black : Il serait donc possible à votre avis que nous recommandions cette formule?

M. McCauley : Oui.

Le sénateur Black : Très bien. Merci, monsieur.

La sénatrice Galvez : Habituellement, dans les études d'impact sur l'environnement, on évalue surtout l'impact d'un projet sur les humains et l'environnement, principalement du point de vue de la sûreté et de la sécurité. On voit toutefois apparaître d'autres critères d'évaluation aujourd'hui, comme les effets des émissions de dioxyde de carbone et de gaz à effets de serre. Nous avons entendu avant vous le président de l'association de l'acier, qui est venu nous dire que l'empreinte écologique de l'acier canadien était beaucoup plus faible que celle de l'acier venant de la Chine ou de la Corée. Pourtant, nous continuons d'utiliser leur acier. Soit dit entre parenthèses, j'ajouterais qu'il est de qualité moindre à celle de l'acier canadien.

Selon votre nouveau cadre d'évaluation environnementale, y aurait-il de nouvelles façons d'évaluer cet impact et d'y intégrer l'analyse de l'empreinte environnementale?

M. McCauley : Selon la loi actuelle, ainsi que la méthode et les principes que le gouvernement a adoptés en janvier dernier, nous tenons désormais compte des émissions de gaz à effets de serre en amont d'un projet. Nous évaluons également les émissions de gaz à effets de serre directes.

Qu'est-ce qui nous attend à l'avenir? Quels changements pourraient être apportés suite aux recommandations du groupe d'experts? Je n'en ai aucune idée, mais je pense que ces questions ont été portées à son attention. Nous attendrons de voir quels conseils il aura à nous donner à la fin mars.

Le président : S'il n'y a pas d'autres questions, je vais vous remercier infiniment, monsieur McCauley. C'était très apprécié.

C'est avec grand plaisir que je souhaite la bienvenue à Robert Ballantyne, président de l'Association canadienne de gestion du fret. Je vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui, monsieur Ballantyne, pour participer à notre étude.

Je vous prie de commencer par nous présenter votre exposé, après quoi il y aura une séance de questions et de réponses.

Robert Ballantyne, président, Association canadienne de gestion du fret : Je vous remercie infiniment monsieur le président et honorables sénateurs. C'est toujours un plaisir pour moi de comparaître devant des comités sénatoriaux. J'ai l'habitude de comparaître devant le comité des transports, donc je suis bien content d'avoir l'occasion de rencontrer votre comité. Je suppose qu'on peut dire que j'ai reçu une promotion.

The Chair: It is the first committee that the Senate established under the federation, the only committee, actually. It used to have 50 members, so I am glad you are only sitting with a few of us.

Mr. Ballantyne: The Freight Management Association of Canada appreciates the opportunity to come and present our views on the proposed Northern corridor. FMA has been representing the views of shippers since 1916 and focuses exclusively on freight transportation issues as they impact the success of Canadian industry in domestic and export markets. Last year was a real milestone. It was our centennial year. In passing, I must say that I was not at the very first meeting.

The 90 companies that are members of FMA are from all parts of Canada and from most industrial sectors, including mining, forest products, agriculture, food processing, manufacturing and retailing. FMA members contribute over \$100 billion to the Canadian economy and purchase more than \$4 billion worth of freight transportation by air, freight, marine, rail, truck and intermodal. A number of FMA member companies are household names. A list of member companies has been provided. I think they are attached to the speaking notes.

Looking at the proposed northern corridor, the proposal envisages a bold, imaginative undertaking that would require broad consensus and buy-in from all levels of government, from the population generally, from First Nations people in particular and also from major private sector players across the economy.

It is acknowledged that the proponents are putting forth a “concept” and are proposing an extensive research program to determine if this is a viable project. For an undertaking of this magnitude an extensive research project is a necessary first step.

A unique element of the proposal is that this would be a multi-use corridor that would include rail, road transport along with electrical telecommunications transmission, and facilities presumably would include pipelines for oil and gas transmission. The proposal envisages a corridor of up to several kilometres in width which would facilitate its multi-use nature.

The proponents are putting forth the idea that “such a comprehensive approach may be more viable than a series of incremental steps because it provides greater room for accommodation of diverse interests.” This is an interesting observation but will only be proven by application. Opposition to all major infrastructure projects does not lead one to think that such a major undertaking would be subject to less opposition. Concern about river crossings jeopardizing permafrost and other delicate land areas and interfering with animal migration routes will be part of the formal environmental assessments and will also be of concern to environmental activists and some First Nations groups.

Le président : C'est le premier comité que le Sénat a établi dès la Confédération, c'était le seul à l'époque, en fait. Il comptait alors 50 membres, donc je suis bien heureux que vous ne comparaissiez que devant un nombre limité de sénateurs.

M. Ballantyne : L'Association canadienne de gestion du fret est heureuse de pouvoir présenter au comité son point de vue au sujet du projet de Corridor du Nord. L'AGF représente les opinions des expéditeurs depuis 1916 et s'occupe exclusivement des questions liées au transport des marchandises, en raison de leur incidence sur le succès de l'industrie canadienne sur les marchés nationaux et d'exportation. L'an dernier, les célébrations de notre centenaire ont été un jalon important. Soit dit en passant, je mentionne que je n'étais pas présent à notre toute première réunion.

Les 90 entreprises membres de l'AGF proviennent de toutes les régions du Canada et représentent la plupart des secteurs industriels, notamment l'exploitation minière, les produits forestiers, l'agriculture, la transformation des aliments, la fabrication et le commerce de détail. Elles apportent plus de 100 milliards de dollars à l'économie canadienne et dépensent plus de 4 milliards de dollars en transport des marchandises, que ce soit pour le transport par fret aérien, maritime, ferroviaire, terrestre ou multimodal. Certains sont très connus; une liste des entreprises membres est jointe à la présente note d'allocution.

Au sujet du projet de Corridor du Nord, il constitue une entreprise créative et audacieuse qui exigerait l'unanimité et l'appui de tous les ordres de gouvernement, de la population générale et surtout, des Premières Nations, sans compter celui des intervenants clés du secteur privé au sein de l'économie.

Il est reconnu que les promoteurs présentent un « concept » et proposent un vaste programme de recherche afin d'évaluer la viabilité du projet. Il s'agit en fait d'une première étape nécessaire pour un projet de cette envergure.

Le caractère unique de ce projet est la polyvalence du corridor, qui comprendrait des routes et des chemins de fer, ainsi que des installations de transmission de télécommunications et de transport d'électricité et peut-être même des pipelines pour le transport du pétrole ou du gaz. On envisage un corridor d'une largeur qui pourrait atteindre quelques kilomètres, ce qui faciliterait son utilisation à plusieurs fins.

Selon les promoteurs, « une telle approche globale est plus viable qu'une série d'étapes multiples, car elle peut mieux répondre aux besoins d'intérêts divers ». Cette réflexion est très intéressante, mais elle ne pourra être vérifiée qu'après avoir été mise en application. L'opposition que connaissent les grands projets d'infrastructure donne à penser qu'un tel projet ne fera pas exception. Les préoccupations concernant le franchissement de cours d'eau, la mise en péril du pergélisol et d'autres zones fragiles et la perturbation des voies migratoires des animaux seront étudiées dans le cadre des évaluations environnementales officielles et seront aussi une source d'inquiétudes pour les militants écologistes et certains groupes des Premières Nations.

Next are my comments on the proposal. Most of my comments will be limited to the potential impacts on shippers but here are a few general comments first.

Probably the last project in Canada that was proposed with this scope and magnitude was the building of the Canadian Pacific Railway, starting in 1881. This was a nation-building project that had broad strategic reasons for moving forward in addition to support for commercial developments. It was a condition of British Columbia joining Confederation and a necessary infrastructure development to open the West and to keep the American expansionists from moving north.

Strategic concerns influenced the right of the CPR. The government wanted it to be as close as possible to the U.S. border. This led to the use of the very difficult Rogers Pass route through the Rockies rather than the easier Yellowhead Pass that became the route of what is now Canadian National Railway. The difficulties with the Rogers Pass, and the growing traffic in the 1970s and 1980s, led the Canadian Pacific Railway to undertake their most recent major infrastructure project of approximately \$800 million to build the Mount Macdonald project under the Rogers Pass in the 1980s to improve the route for westward trains. The CPR shareholders funded the entire project. There was no government money in it.

I mention this example as it appears that the proposed northern corridor may have similar strategic considerations as the proponents suggest and that these strategic considerations could have an impact on the route chosen, even if it is not the most appropriate route from an engineering perspective.

As a former railway civil engineer, I should point out that the low rolling resistance of the steel wheel on the steel rail is the reason why railways are so energy efficient. The downside of this characteristic is that the railway grades must be kept to a minimum, generally about 1 per cent. That is about a one-foot rise in every hundred feet of distance. This means that railway location engineering may not always be compatible with the less restrictive grade requirements of roads, pipelines, et cetera, that may share the corridor.

Looking at it from a shipper perspective, the growth in the Canadian and world economies requires that transportation infrastructure and facilities keep up with the demand. While the large land mass is the source of much of Canada's wealth, it is also a formidable barrier for Canadian producers to get their products to global markets in a timely manner and at a competitive cost.

As the proponents note, there is a considerable growth in Canadian trade with Asia and with the signing of the CETA agreement, there are expectations of a significant increase in Canada-EU trade. The growth in international trade will lead to more imports, as well as more exports, as many consumer goods

Voici maintenant mes commentaires sur la proposition. Mes commentaires sont surtout limités à ses impacts potentiels sur les expéditeurs, mais voici d'abord quelques commentaires généraux.

La construction du chemin de fer Canadien Pacifique, à partir de 1881, est sans doute le dernier projet d'une envergure semblable au Canada. Il s'agissait d'un projet visant l'édition de la nation : il y avait des raisons stratégiques importantes d'aller de l'avant, autre le fait qu'il favorisait le développement commercial. En effet, c'était une condition pour que la Colombie-Britannique accepte de se joindre à la Confédération; et le développement d'une infrastructure était nécessaire pour accéder à l'Ouest et empêcher les expansionnistes américains de se tourner vers le Nord.

Des considérations stratégiques ont influencé le tracé du CFCP. Le gouvernement voulait que le chemin de fer soit le plus près possible de la frontière états-unienne, ce qui a mené à l'utilisation du trajet très difficile du col Rogers, à travers les Rocheuses, plutôt que du col Yellowhead, par où passe le chemin de fer Canadien Pacifique. En raison des difficultés liées au col Rogers et de l'augmentation de la circulation durant les années 1970 et 1980, le CFCP a entrepris son dernier projet d'infrastructure majeur dans les années 1980, soit le projet Mount McDonald, afin d'améliorer le tracé pour les trains se dirigeant vers l'ouest. Les actionnaires du CFCP ont financé le projet en totalité, qui a coûté 800 millions de dollars. Le gouvernement n'y a investi aucun sou.

Je mentionne cet exemple puisqu'il semble que le Corridor du Nord proposé soulève des considérations stratégiques semblables, d'après les promoteurs, et que ces considérations pourraient avoir une incidence sur le tracé, qui pourrait ne pas être le plus approprié du point de vue de l'ingénierie.

À titre d'ancien ingénieur civil dans le domaine ferroviaire, je dois souligner que la faible résistance des roues en acier sur le rail d'acier est la raison pour laquelle les chemins de fer sont écoénergétiques. L'inconvénient, c'est qu'il faut garder les pentes à un minimum, habituellement à 1 p. 100, ce qui signifie que pour des raisons d'ingénierie, les chemins de fer pourraient ne pas pouvoir suivre le tracé des routes, pipelines, et cetera qui partageraient le corridor et dont le tracé n'est pas assujetti à des exigences aussi restrictives en matière de pente.

Du point de vue de l'expéditeur, la croissance de l'économie du Canada et du reste du monde nécessite que les infrastructures de transport et les installations puissent répondre à la demande. Le vaste territoire canadien est une grande source de richesse pour notre pays, mais il est aussi un obstacle considérable pour les producteurs canadiens qui cherchent à faire parvenir leurs produits sur les marchés mondiaux dans des délais rapides et à prix concurrentiels.

Comme les promoteurs le signalent, les échanges entre le Canada et l'Asie s'accroissent considérablement. Vu la signature de l'AECG, on s'attend à ce que le commerce entre le Canada et l'Union européenne augmente aussi de façon significative. La croissance du commerce international entraînera plus

originate in Asia. As the Canadian population expands, the demand for internationally sourced consumer goods will continue to rise.

The viability of the proposed northern corridor will depend on the level of commercial activity that will be served by such a corridor. While it is anticipated that much of this will come from the forestry and mining industries that may emerge in the geographical areas close to the corridor, there may be advantages to exporters and importers in the southerly more developed parts of Canada as well. A good example of this growth of traffic is the growth of traffic through the Port of Prince Rupert. Container lines calling at Prince Rupert have found transit time advantages from unloading at Prince Rupert for speedy rail movement by Canadian National Railways to Chicago and other U.S. midwestern markets and to southern Ontario markets.

In summary, FMA understands that the proponents are now requesting up to \$800,000 in funding for phase 1 research to determine both the need and the viability of the project. The “three pillars” of phase 1 that they propose seem reasonable; that is, physical dimensions, routing the location and the engineering considerations; second, the financial dimensions, cost benefit analysis and financing options; and, third, land ownership issues, namely, community involvement, governance issues, et cetera.

This seems a reasonable first step. The summary is relatively modest and FMA would recommend that the Senate support the proponent’s request for federal government funding.

Thank you very much. I would be pleased to enter into any discussion with you.

The Chair: Thank you, Mr. Ballantyne.

Senator Galvez: You are correct when you say that concerns about river crossings and jeopardizing permafrost, et cetera, are delicate issues. That is correct, for sure. However, in the past we didn’t have the same design and lineal parameters that we have now because humans learn by mistakes. We learned the mistakes the hard way. We put trains close to cities, which is why Lac Mégantic happened. We now have experience and that is why we should modify these things.

Give me your impression. I am hoping that will modify the way new projects will come to light and be developed. That is, the layout, the design and the materials will be thought about in a different way. My question about the building code and construction is this: Do you talk to the people involved in construction?

d’importations et d’exportations. Puisque beaucoup de biens de consommation proviennent de l’Asie et que la population du Canada grandit, la demande en biens de consommation provenant de l’étranger continuera d’augmenter.

La viabilité du Corridor du Nord proposé dépendra du volume d’activité. On s’attend à ce qu’une grande partie des activités commerciales dans le corridor soient liées aux industries forestières et minières qui pourraient voir le jour dans les régions situées près du corridor. Or, le corridor pourrait aussi représenter des avantages pour les exportateurs et les importateurs au sud, dans les régions les plus développées du Canada. Un bon exemple est l’accroissement du trafic au port de Prince Rupert. Les capitaines des navires transportant des conteneurs ont constaté qu’ils économisaient du temps en déchargeant leurs marchandises à Prince Rupert, qui pouvaient être acheminées rapidement par le CN jusqu’à Chicago et vers d’autres marchés du Midwest des États-Unis et du Sud de l’Ontario.

En résumé, l’AGF comprend que les promoteurs demandent maintenant un financement allant jusqu’à 800 000 \$ pour la phase 1 du programme de recherche proposé, afin de déterminer si le corridor est viable et nécessaire. Les « trois piliers » de la phase 1 proposée semblent raisonnables, soit les aspects physiques, c’est-à-dire les considérations par rapport au tracé, à l’emplacement et aux techniques d’ingénierie; les aspects financiers, c’est-à-dire l’analyse des coûts et avantages et les options de financement; puis les questions relatives à la propriété, c’est-à-dire l’engagement de la communauté et les questions de gouvernance.

Bref, cette première étape semble raisonnable, la somme est relativement modeste et l’AGF recommande au Sénat de soutenir la demande des promoteurs pour un financement par le gouvernement fédéral.

Je vous remercie et c’est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Ballantyne.

Le sénatrice Galvez : Vous avez bien raison de dire que les questions liées au franchissement de cours d’eau et à la mise en péril du pergélisol, entre autres, sont délicates. Cela ne fait aucun doute. Cependant, nous utilisions le même genre de conception et de paramètres linéaires à l’époque, parce que les humains apprennent de leurs erreurs. Nous avons payé cher pour apprendre de nos erreurs. Nous avons fait passer des trains près des villes, d’où la tragédie de Lac-Mégantic. Nous avons donc acquis de l’expérience qui devrait nous pousser à changer nos façons de faire.

Faites-moi part de votre impression. J’espère que cela viendra changer la façon dont les nouveaux projets sont conçus, en ce sens que leur présentation, les plans et les matériaux seront choisis selon des critères différents. Voici ma question sur le code du bâtiment : échangez-vous avec les gens du milieu de la construction?

Mr. Ballantyne: With construction there would be a lot happening and many different groups and people and experts involved.

First, your point is well taken. All the regulatory hoops would have to be jumped through before the project could go ahead. Over the decades, these have increased.

I think back to the building of the St. Lawrence Seaway. That project started and took about five years. We couldn't even do an environmental assessment for something like the St. Lawrence Seaway in less than 15 or 20 years now. I am not sure that is an improvement but that is the way things are.

The reality of the world is as it is. The environmental requirements do have to be met. Also, the obvious engineering work has to be done in terms of the geotechnical work; that is, what are the soil conditions? What are things like that which must be dealt with? All those things have to be done in a way that meets society's requirements. You are quite right; society's requirements have changed dramatically over all those years.

Having been involved in this stuff for coming up to about 57 years, I've seen a lot of changes in that aspect of this kind of thing. I hope that answers your question.

Senator Galvez: At the end of your presentation, you recommended that we give \$100,000. I am replacing someone here, so I am not aware of the project that requested the \$100,000. Does that refer to the Calgary university?

Mr. Ballantyne: Yes.

Senator Galvez: Is it a university that should do this type of study, or should it be a consortium? What is your opinion on that?

Mr. Ballantyne: As I understand the proposal from the School of Public Policy at the University of Calgary, they put forward this proposal — I see this as a preliminary proposal — then they are proposing the very next step, what they call "phase 1" of a research project. They are asking for \$800,000 to carry out this first research project, which they describe as only "phase 1." Presumably, assuming that went ahead, then you would start to drill down in even more detail, for example, what are the prospects for the use; what are the costs and benefits; what are all the environmental concerns, in a detailed way going forward. I assume this would be done by the people at the School of Public Policy and their partners, an organization called CIRANO. There is nothing that explains what CIRANO is, so I'm not sure who they are, but I think they would carry it on further. They indicate they would bring in other university people and experts as required.

Senator Tannas: Just for your edification, Senator Galvez, we are not here to study an \$800,000 study; we are here to study the northern corridor. The University of Calgary made a pitch that

M. Ballantyne : Il y a beaucoup de choses qui se passent avec les gens de la construction, et il y a beaucoup de groupes, de personnes et d'experts qui sont mis à contribution.

Premièrement, je prends bonne note de votre observation. Il faudra respecter les moindres exigences réglementaires pour que le projet puisse aller de l'avant. Elles ont augmenté depuis quelques dizaines d'années.

Je repense à l'époque de l'aménagement de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ce projet a pris environ cinq ans à se réaliser. Aujourd'hui, nous ne pourrions même pas effectuer l'évaluation environnementale d'un projet comme celui de la Voie maritime du Saint-Laurent en moins de 15 ou 20 ans. Je ne suis pas sûr que ce soit une amélioration, mais c'est la réalité.

Cette réalité est ce qu'elle est. Les exigences environnementales doivent être respectées. De plus, il y a évidemment du travail d'ingénierie nécessaire sur le plan géotechnique, en fonction des conditions de sol. Quelles sont les choses de cet ordre auxquelles il faut penser? Tout doit se faire selon les exigences de la société. Vous avez tout à fait raison : ces exigences ont radicalement changé depuis.

Je suis moi-même dans le domaine depuis presque 57 ans, et j'ai vu beaucoup de changements s'opérer. J'espère que cela répond à votre question.

La sénatrice Galvez : À la fin de votre exposé, vous avez recommandé que nous accordions 100 000 \$. Je suis ici en remplacement de quelqu'un d'autre, donc je ne suis pas au courant du projet pour lequel ces 100 000 \$ sont demandés. Parlez-vous du projet de l'Université de Calgary?

M. Ballantyne : Oui.

La sénatrice Galvez : Est-ce vraiment une université qui devrait effectuer ce genre d'étude ou un consortium? Qu'en pensez-vous?

M. Ballantyne : D'après ce que je comprends de la proposition de l'École d'administration publique de l'Université de Calgary, elle a fait cette proposition initiale, que je considère comme une proposition préliminaire, puis propose l'étape suivante, qu'elle appelle la « phase 1 » du projet de recherche. L'université demande 800 000 \$ pour ce premier projet de recherche, qu'elle ne décrit que comme la « phase 1 ». On peut présumer que si ce projet va de l'avant, une analyse plus détaillée suivra, sur les utilisations potentielles du corridor, par exemple, les coûts et les avantages, toutes les préoccupations environnementales, dans le détail. Je présume que cette analyse sera réalisée par l'École d'administration publique et son partenaire, une organisation du nom du CIRANO. Il n'y a rien ici qui explique en quoi consiste le CIRANO, donc je ne sais pas trop de quoi il s'agit, mais je crois que c'est lui qui s'occupera de la suite du projet. Ils ont écrit qu'ils feraient intervenir d'autres universitaires et experts au besoin.

Le sénateur Tannas : Pour votre information, sénatrice Galvez, nous ne sommes pas ici pour nous pencher sur cette étude de 800 000 \$, mais pour étudier le projet du Corridor du Nord.

one of the recommendations that they'd like us to make to the government is to fund this study, but we have heard from others who want to be involved, so it is not just "take this or not."

Thank you for being here. Your presentation was very clear. You have 57 years in business. You talked about the railway. We would never get the railway built today. We would never get the St. Lawrence Seaway built today.

Mr. Ballantyne: No, that is right.

Senator Tannas: If you were a betting man, 57 years forward, some guy is driving a truck across the country on the northern corridor route. Will he say, "Man, somebody had some foresight," or do you think it will be an empty highway, a white elephant? If you were a betting man, which will it be?

Mr. Ballantyne: Obviously, it's hard to look 57 years into the future. It is easier to look 57 years back, to tell you the truth.

I would be reasonably optimistic about this. I think the country will continue to develop. I think that the resources we have in this country are almost not matched anywhere else in the world. This speaks well, I think, to the future for Canada and for the Canadian North. I would expect there is at least a reasonable possibility that, in a sense, it would be like the Canadian Pacific Railway. It would open up the country and that in itself would cause development to happen. It is like a lot of government-type infrastructure such as roads, where governments will build a road or a subway in downtown Toronto or whatever, and that sparks further private development. I would be optimistic that it would do that.

Senator Gold: CIRANO is the Centre for Interuniversity Research and Analysis of Organizations. It is based in Montreal.

Mr. Ballantyne: Thank you.

Senator Gold: We heard from a previous witness about the importance of narrowing the scope of this project, which is currently conceptual in nature, so as to better understand and evaluate it.

In light of your expertise and the folks you represent, you mention on page 3 of your written remarks that much depends on the level of commercial activity that the corridor would support.

From your point of view, from the shipper's point of view, if you had to draw the map to narrow the scope, what should the route be?

Mr. Ballantyne: That's a very difficult one. First, in the report, the route they are showing is very vague and notional, somewhere fairly close to the top of the three Prairie provinces, that borders the three Prairie provinces.

L'Université de Calgary nous a présenté ses arguments pour que nous recommandions au gouvernement de financer cette étude, mais nous avons également entendu d'autres parties qui souhaitent être mises à contribution, donc ce n'est pas une proposition à prendre ou à laisser.

Je vous remercie de votre présence ici aujourd'hui. Votre exposé était très clair. Vous travaillez dans le domaine depuis 57 ans. Vous nous avez parlé du chemin de fer. Le chemin de fer n'aurait jamais pu être construit aujourd'hui. Nous ne pourrions jamais aménager la Voie maritime du Saint-Laurent aujourd'hui.

Mr. Ballantyne : Non, en effet.

Le sénateur Tannas : Si vous deviez gager, croyez-vous que dans 57 ans, un camionneur qui traverse le pays par le Corridor du Nord se dira : « Wow! Il y a quelqu'un quelque part qui a été très perspicace », ou croyez-vous que ce sera une autoroute vide, un éléphant blanc? Si vous deviez gager, quel pari feriez-vous?

Mr. Ballantyne : Évidemment, il est difficile de prévoir ce qu'il adviendra dans 57 ans. Il est bien plus facile d'analyser ce qui s'est passé il y a 57 ans, pour tout vous dire.

Je serais assez optimiste. Je crois que le pays continuera de se développer. Je pense que les ressources dont nous disposons au Canada sont presque sans pareil dans le monde. C'est de bon augure, à mon avis, pour l'avenir du Canada et du Nord canadien. Je m'attends à ce qu'il y ait au moins une possibilité raisonnable pour que ce soit un peu comme l'histoire du Canadien Pacifique. Ce projet ouvrirait l'accès au pays, ce qui stimulerait le développement en soi. C'est comme pour beaucoup de projets gouvernementaux d'infrastructure, dont la construction de routes. Quand un gouvernement construit une route ou un métro au centre-ville de Toronto ou ailleurs, cela stimule le développement privé. Je serais donc optimiste quant au potentiel de ce projet.

Le sénateur Gold : Le CIRANO est le Centre interuniversitaire de recherche en analyse des organisations, et il se trouve à Montréal.

Mr. Ballantyne : Je vous remercie.

Le sénateur Gold : Nous avons entendu un témoin précédent nous parler de l'importance de rétrécir la portée de ce projet, qui est actuellement au stade de concept, pour qu'on puisse mieux le comprendre et l'évaluer.

À la lumière de votre expertise et des groupes que vous représentez, vous mentionnez à la page 3 de votre mémoire que tout dépendra beaucoup du volume d'activité commerciale dans le corridor.

Selon vous, selon un point de vue d'expéditeur, si vous deviez dessiner le tracé pour en restreindre l'étendue, par où passerait-il?

Mr. Ballantyne : C'est une question très difficile. Premièrement, il faut souligner que le tracé qui figure dans le rapport est très vague et conceptuel, il passerait quelque part assez près de la frontière nordique des trois provinces des Prairies.

In coming up with a final route design, it would be useful to look at what the developmental possibilities might be. I was here for part of the previous speaker's discussion with you, and there was some discussion, I think, about the Ring of Fire in Ontario. Clearly, it would be useful to have the route available to that area. I think one of the problems with any development of the Ring of Fire has been the problem of no one being sure what kind of infrastructure they want for it and where it should go. I think that would be useful. I think in other parts of the country, too, if it were a case of looking at the forestry implications, the potential mining implications or resources that might benefit from this, then that would probably help in developing the more detailed route for it.

Senator Plett: I want to go a little further on your comments about the environmental studies that would now need to take place for the St. Lawrence Seaway and further to what Senator Tannas spoke about, namely, that the railway could never be built now.

Many of us have travelled to China many times. I know this might be a bit of a loaded question, and I don't want it to be. Senator Day and I certainly have travelled around China a fair bit. We visited the port in Shanghai, which is the largest container port in the world, I believe. They built a road of about 30 or 35 kilometres and they built a bridge to the port. The bridge is 32 kilometres long. They built the world's largest container port, and this took about a year and a half. Do they have zero environmental studies? Clearly, they have enough studies so that they know the infrastructure will stay standing. It is a great road, and I am sure the bridge is a sound bridge. Will we just continue to lose ground because we are going overboard one way and they are maybe going overboard the other way? What is the solution here?

Mr. Ballantyne: You raise some interesting points. I have been to China a number of times, but I have no idea what their environmental assessment processes are. I suspect that if they aren't well developed, they will develop, so I think they will get more like us.

I think we could improve our environmental assessment processes in Canada. You were talking to the previous speaker about the issue of both federal and provincial environmental requirements. It's not clear to me why there has to be more than one environmental assessment anywhere in the country. Why can't there be one environmental assessment that would meet both federal and provincial requirements? I think that would be useful.

I think a good example of the difficulty in getting things done is the Gordie Howe Bridge between Windsor and Detroit. This is a little bridge — not very big at all — and there is no shovel in the ground, yet it has been talked about and studied for 20 years.

Avant d'établir un tracé définitif, il conviendrait de bien évaluer les débouchés possibles. J'ai entendu une partie de votre discussion avec le témoin précédent, et je crois que vous avez parlé du Cercle de feu, en Ontario. Il est clair qu'il serait bon que le tracé passe par cette région. Je pense que l'un des problèmes de tout projet de développement dans le Cercle de feu, c'est que personne n'est jamais certain du type d'infrastructure qu'il souhaiterait dans la région ni des endroits par où elle passerait. Je pense que ce serait bien utile. Dans d'autres parties du pays aussi, il serait probablement pertinent d'analyser le potentiel en foresterie ou en exploitation minière ou de ressources pour établir le tracé de façon plus détaillée.

Le sénateur Plett : J'aimerais approfondir un peu la question des études environnementales qu'il faudrait effectuer aujourd'hui pour un projet comme celui de la Voie maritime du Saint-Laurent, pour revenir aux propos du sénateur Tannas, qui disait notamment que le chemin de fer ne pourrait jamais être construit aujourd'hui.

Bon nombre d'entre nous nous rendons souvent en Chine. Je sais que cette question peut sembler chargée, mais ce n'est pas mon intention. Le sénateur Day et moi avons passablement voyagé en Chine. Nous avons visité le port de Shanghai, qui est le plus grand port de conteneurs au monde, si je ne m'abuse. Les Chinois ont construit une route de 30 ou 35 kilomètres, puis un pont jusqu'au port. Ce pont s'étend sur 32 kilomètres de distance. Ils ont construit le plus grand port de conteneurs au monde, et il leur a fallu un an et demi pour y arriver. N'y a-t-il aucune étude environnementale qui se fait en Chine? De toute évidence, il s'y fait assez d'études pour déterminer que cette infrastructure restera debout. C'est une superbe route, et je suis certain que le pont est solide. Continuerons-nous de perdre du terrain ainsi parce que nous allons trop loin d'un côté, alors que les Chinois vont peut-être trop loin de l'autre? Quelle est la solution?

M. Ballantyne : Vous soulevez des points intéressants. Je me suis rendu en Chine à maintes reprises, mais je n'ai aucune idée de ses mécanismes d'évaluation environnementale. Je présume que s'ils ne sont pas encore très poussés, ils le deviendront, donc je serais porté à croire qu'ils finiront par ressembler davantage aux nôtres.

Je pense que nous pourrions améliorer nos mécanismes d'évaluation environnementale au Canada. Vous parlez avec le témoin précédent du recouvrement des exigences environnementales fédérales et provinciales. Je ne comprends pas trop pourquoi il devrait y avoir plus d'un processus d'évaluation environnementale où que ce soit au Canada. Pourquoi n'y aurait-il pas une seule évaluation environnementale pour satisfaire à la fois les exigences fédérales et les exigences provinciales? Je crois que cela aiderait.

Je pense que l'histoire du pont Gordie Howe entre Windsor et Detroit est un bon exemple de la difficulté à réaliser des projets. C'est un petit pont — il n'est pas long du tout —, mais on attend encore la première pelletée de terre sur le terrain, même si on parle du projet et qu'on l'étudie depuis 20 ans.

We have to find a way to improve the speed with which we can deal with the environmental requirements, but also the speed with which we can plan and get these projects going.

I contrasted the Gordie Howe Bridge with the St. Lawrence Seaway. It was a bi-national major project, maybe the biggest single civil engineering project in North America in the 20th century. Both Canada and the U.S. were able to get this done and do the construction in about five or six years. It's just incredible. We couldn't come even remotely close to that in this day and age, so I think there is a lot of work.

Senator Plett: Is that because it takes that long to do the assessment and there are too many groups, or is it because every time an assessment gets done we have some group that is protesting it and we have to start all over again?

Mr. Ballantyne: It depends on each project; it won't be exactly the same. It's a series of things. The delays are not always the environmental assessments. In some cases, there are other regulatory requirements that have to be met as well.

For the Gordie Howe Bridge, there were state requirements from Michigan that weren't necessarily environmental. There were approval sign-offs by the U.S. federal government, similar things in Canada as well.

We build up so much regulation or law that projects have to meet that they really are time consuming, and I think there are cases where people don't approve and will use whatever access they have to the courts to delay them as well. That happens. Again, I go back to the St. Lawrence Seaway. There were villages that were put under water in Ontario. The authorities in Ontario and the federal government were able to buy the people's private properties and there wasn't that much pushback that I can recall. I was pretty young at the time, but I do recall it.

There are things that were done then that wouldn't be acceptable now in terms of forcing people out of their houses and so on. That's how we got Upper Canada Village. A lot of those houses that were moved from those villages were put in Upper Canada Village.

The Chair: If there are no more questions, thank you so much, Mr. Ballantyne. That was very informative, very enjoyable.

Before we say good-bye to Mr. Ballantyne, the meeting on March 30 will have about an hour for in camera discussion. We will talk about our trip, our budget and about the Copyright Board. You have all seen the letter that we got back from the Copyright Board. We haven't heard anything more on the question of whether they will look at the board while they're studying the legislation. So I want to have a little discussion amongst all of us to see, if it's going to be stuck in the mud,

Il faut trouver une façon d'accélérer les démarches pour répondre aux exigences environnementales, mais aussi la planification et la réalisation de ce genre de projets.

J'ai fait la comparaison entre le pont Gordie Howe et la Voie maritime du Saint-Laurent. C'était un grand projet binational, peut-être le plus grand projet de génie civil en Amérique du Nord du XX^e siècle. Tant le Canada que les États-Unis ont réussi à le réaliser et à en terminer la construction en cinq ou six ans. C'est tout simplement incroyable. Nous ne pourrions jamais même nous approcher de cela aujourd'hui, donc je crois que nous avons beaucoup de pain sur la planche.

Le sénateur Plett : Est-ce parce que l'évaluation prend autant de temps et qu'il y a trop de groupes qui interviennent ou parce que chaque fois qu'une évaluation est faite, il y a des groupes qui la contestent, puis il faut tout recommencer?

M. Ballantyne : Tout dépend en fonction des projets; ce ne sera pas exactement la même chose chaque fois. Il y a toute une série de facteurs. Ce n'est pas toujours l'évaluation environnementale qui ralentit le projet. Parfois, il y a d'autres exigences réglementaires à saisir aussi.

Dans le cas du pont Gordie Howe, il y avait des exigences de l'État du Michigan qui n'étaient pas nécessairement de nature environnementale. Il y avait des autorisations à recevoir du gouvernement fédéral, un peu comme au Canada.

Nous adoptons tellement de règlements et de lois que les projets doivent respecter que c'est très énergivore, et je pense qu'il arrive aussi que des gens n'approuvent pas certains projets et qu'ils utilisent tous les mécanismes judiciaires à leur disposition pour les freiner. Cela arrive. Je reviens à l'exemple de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y a des villages qui ont été inondés en Ontario. Les autorités ontariennes et le gouvernement fédéral ont réussi à acheter les propriétés visées, et il n'y a pas eu tellement de résistance, si ma mémoire est bonne. J'étais encore assez jeune à l'époque, mais je m'en rappelle.

Il y a des choses qui ont été faites qui ne seraient plus acceptables aujourd'hui, comme d'expulser des gens de leurs maisons. De cette histoire est née l'Upper Canada Village. Beaucoup des maisons qu'on y trouve ont été déplacées de ces villages vers l'Upper Canada Village.

Le président : S'il n'y a pas d'autres questions, je vais remercier M. Ballantyne. C'était un témoignage très éclairant et très agréable.

Avant de dire au revoir à M. Ballantyne, je mentionne qu'il y aura une discussion d'environ une heure à huis clos le 30 mars prochain. Nous parlerons alors de notre voyage, de notre budget et de la Commission du droit d'auteur. Vous avez tous vu la lettre que nous avons reçue de la Commission du droit d'auteur. Nous n'avons pas encore reçu de réponse à la question de savoir si elle se penchera sur la question même de la commission pendant son étude du projet de loi. J'aimerais donc que nous en discutions un

whether we might want to unstick it here and have a couple of hearings or two on the board itself.

That's what we will be doing and if there is anything else you want to add to the in camera portion, please drop me a note and I'll put it on the agenda.

Senator Black: Does the clerk have any sense about timing of a potential visit to the U.S. so we can start to hold time?

The Chair: The first week of May is what we're looking at.

Senator Black: The first week of May, Energy is travelling to Atlantic Canada. That's why I want to get —

The Chair: We'll talk about it. We'll never be able to satisfy everyone's itinerary, so we will have to do the best we can and go from there. Otherwise, we will never get it done. We'll do the best we can and we'll talk about it.

Senator Massicotte: Could I ask Senator Plett about how his bill is coming along?

Senator Plett: I apologize it didn't get out yesterday. It is complete, it is being translated and I am very hopeful that you will have it sometime today.

The Chair: Anything else? The meeting is adjourned and we'll see you after the break.

(The committee adjourned.)

peu entre nous pour déterminer si nous risquons de nous enliser, si nous voulons faire quelque chose pour l'éviter et si nous voulons tenir une séance ou deux sur la commission elle-même.

C'est ce que nous ferons, et si vous voulez ajouter quoi que ce soit d'autre à la partie de la séance à huis clos, envoyez-moi un mot, puis je l'inscrirai à l'ordre du jour.

Le sénateur Black : La greffière a-t-elle une idée du moment où nous pourrions nous rendre aux États-Unis, pour que nous puissions tout de suite réserver les dates?

Le président : Nous visons la première semaine de mai.

Le sénateur Black : La première semaine de mai, le comité de l'énergie sera au Canada atlantique. C'est la raison pour laquelle j'aimerais...

Le président : Nous en discuterons. Nous n'arriverons jamais à respecter les horaires de tout le monde, donc nous devrons faire de notre mieux pour nous organiser. Autrement, nous n'y arriverons jamais. Nous ferons de notre mieux. Nous en discuterons.

Le sénateur Massicotte : Pourrais-je demander au sénateur Plett où en est rendu son projet de loi?

Le sénateur Plett : Je suis désolé. Il n'est pas sorti hier. Il est prêt, mais il est encore à la traduction, et j'ai bon espoir que vous le recevrez un peu plus tard aujourd'hui.

Le président : Autre chose? Nous nous reverrons après la relâche. La séance est levée.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Canadian Environmental Assessment Agency:

John McCauley, Director General, Regional Operations Sector.

Freight Management Association of Canada:

Robert Ballantyne, President.

TÉMOINS

Agence canadienne d'évaluation environnementale :

John McCauley, directeur général, Secteur des opérations régionales.

Association canadienne de gestion du fret :

Robert Ballantyne, président.