SENATE SÉNAT

CANADA

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

Proceedings of the Standing Senate Committee on

BANKING, TRADE AND COMMERCE

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Wednesday, April 5, 2017
Thursday, April 6, 2017

Issue No. 18

Fifteenth and sixteenth meetings:

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

WITNESSES:
(*See back cover*)

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

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

BANQUES ET DU COMMERCE

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Le mercredi 5 avril 2017
Le jeudi 6 avril 2017

Fascicule nº 18

Quinzième et seizième réunions :

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

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

53222-53234

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

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Patterson replaced the Honourable Senator Enverga (*April 6, 2017*).

The Honourable Senator Campbell replaced the Honourable Senator Forest (*April 6, 2017*).

The Honourable Senator Carignan, P.C., replaced the Honourable Senator Smith (*April 5, 2017*).

The Honourable Senator Forest replaced the Honourable Senator Campbell (*April 4, 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
Campbell
Carignan, C.P.
Greene
* Harder, C.P. (ou Bellemare)
Massicotte
Moncion
Patterson
Plett
Ringuette
* Smith (ou Martin)
Tannas
Wallin
Wetston

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Patterson a remplacé l'honorable sénateur Enverga (*le 6 avril 2017*).

L'honorable sénateur Campbell a remplacé l'honorable sénateur Forest (*le 6 avril 2017*).

L'honorable sénateur Carignan, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Smith (*le 5 avril 2017*).

L'honorable sénateur Forest a remplacé l'honorable sénateur Campbell (*le 4 avril 2017*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, April 5, 2017
(55)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4:18 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Carignan, P.C., Day, Enverga, Forest, Greene, Massicotte, Moncion, Ringuette, Tannas, Tkachuk, Wallin and Wetston (12).

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:

As an individual:

The Honourable David Emerson, P.C., Chairman, Emerson Services Ltd. (by video conference).

Canadian Energy Pipeline Association:

Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer (by video conference).

The chair made a statement.

Mr. Emerson made a statement and answered questions.

At 4:52 p.m., the committee suspended.

At 5:12 p.m., the committee resumed.

The chair made a statement.

Mr. Bloomer made a statement and answered questions.

At 5:41 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, April 6, 2017
(56)

[*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.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 5 avril 2017
(55)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 h 18, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Carignan, C.P., Day, Enverga, Forest, Greene, Massicotte, Moncion, Ringuette, Tannas, Tkachuk, Wallin et Wetston (12).

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 d'en faire rapport, sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 8 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

L'honorable David Emerson, C.P., président, Emerson Services Ltd. (par vidéoconférence).

Association canadienne de pipelines d'énergie :

Chris Bloomer, président et chef de la direction (par vidéoconférence).

Le président fait une déclaration.

M. Emerson fait une déclaration et répond aux questions.

À 16 h 52, la séance est suspendue.

À 17 h 12, la séance reprend.

Le président fait une déclaration.

M. Bloomer fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 41, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 6 avril 2017
(56)

[*Traduction*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Day, Massicotte, Moncion, Patterson, Tannas, Tkachuk and Wetston (8).

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.)*

WITNESS:

Stantec:

Simon O'Byrne, Vice President, Planning (by video conference).

The chair made a statement.

Mr. O'Byrne made a statement and answered questions.

At 11:31 a.m., the committee suspended.

At 11:33 a.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

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

ATTEST:

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Day, Massicotte, Moncion, Patterson, Tannas, Tkachuk et Wetston (8).

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 d'en faire rapport, sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 8 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Stantec :

Simon O'Byrne, vice-président, Planification (par vidéoconférence).

Le président fait une déclaration.

M. O'Byrne fait une déclaration et répond aux questions.

À 11 h 31, la séance est suspendue.

À 11 h 33, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine une ébauche de rapport (travaux futurs).

À 11 h 35, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Lynn Gordon

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, April 5, 2017

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day at 4:18 p.m. to study and report on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

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

[*English*]

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

My name is David Tkachuk, and I'm the chair of the committee.

Today is our fourteenth meeting on the subject of our study on the development of a national corridor in Canada as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

Honourable senators are no doubt aware that on June 25, 2014, the federal Minister of Transport launched a review of the Canada Transportation Act. The entity that conducted the review was chaired by our first witness this evening, appearing by video conference, the Honourable David Emerson, P.C., currently the Chairman of Emerson Services Ltd.

The review concluded on December 21, 2015, with the submission of a report to the minister, which was then tabled in Parliament on February 25, 2016.

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

Hon. David Emerson, P.C., Chairman, Emerson Services Ltd., as an individual: Thank you very much, Mr. Chair, and senators. It's good to be here, as always. I thought I would read a very brief statement and save maximum time for questions and interaction after my statement.

There is a tendency, concerning trade and transportation corridors, to think physical infrastructure: roads, rail, bridges, pipelines, transmission lines and the like. In my view, this is a mistake.

Trade and logistics corridors are complex, dynamic systems made up of many parts. There are physical components, some stationary, some fixed; technological components; massive information requirements; intellectual and human capital dimensions; management systems; security systems; operating systems; numerous participating agents; financial capital; first mile/last mile requirements; and a host of other tangible and intangible elements.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 5 avril 2017

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 16 h 18, 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 : Je souhaite la bienvenue à mes collègues et aux membres du grand public qui suivent aujourd'hui les délibérations du Comité sénatorial permanent des banques et du commerce ici même, dans la salle, ou sur le Web.

Je m'appelle David Tkachuk, et je suis le président du comité.

Il s'agit aujourd'hui de notre quatorzième réunion dans le cadre de notre étude sur la création d'un corridor national au Canada afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges intérieurs.

Honorables sénateurs, vous n'êtes pas sans savoir que le 25 juin 2014, la ministre fédérale des Transports a lancé un examen de la Loi sur les transports au Canada. Cet examen a été mené par une entité présidée par notre premier témoin de ce soir, l'honorable David Emerson, C.P., actuellement président d'Emerson Services Ltd., qui se joindra à nous par vidéoconférence.

L'examen s'est terminé le 21 décembre 2015, lorsqu'un rapport a été présenté au ministre. Ce rapport a ensuite été déposé au Parlement le 25 février 2016.

Monsieur Emerson, je vous remercie d'être des nôtres aujourd'hui. Vous pouvez tout de suite faire votre déclaration, après quoi nous enchaînerons avec une période de questions.

L'honorable David Emerson, C.P., président, Emerson Services Ltd., à titre personnel : Merci beaucoup, monsieur le président, et mesdames et messieurs les sénateurs. Je suis heureux d'être ici, comme toujours. J'ai pensé qu'il serait bon de lire une brève déclaration et de consacrer plus de temps aux questions et aux interactions avec vous.

Lorsqu'on parle de corridors de commerce et de transport, on a tendance à penser à des infrastructures physiques : routes, chemins de fer, ponts, pipelines, lignes de transmission et ainsi de suite. Je crois que c'est une erreur.

Les corridors de commerce et de logistique sont des systèmes complexes et dynamiques composés de nombreux éléments. Il y a des composantes physiques, certaines stationnaires, certaines fixes; des composantes technologiques; des grands besoins en matière d'information; des aspects du capital intellectuel et humain; des systèmes de gestion; des systèmes de sécurité; des systèmes d'exploitation; de nombreux agents participants; du capital financier; des exigences relatives au premier mille et au dernier mille; et une foule d'autres éléments tangibles et intangibles.

Similarly, the corridor's spatial boundaries need not be precisely defined so much as the concept needs to be formally embraced and defined, and part of the government's decision-making and regulatory mechanisms and processes.

Absent a federal governance framework for integrated whole-of-government decision-making around the full range of trade, transportation and logistics issues, the trade corridor concept will fall short of its potential.

You'll recall the Asia-Pacific Gateway and Corridor Initiative was a great success because funding was prioritized to those elements essential to the overall success and efficiency of the trade corridor, and that included investment in technology and a variety of important non-infrastructural initiatives.

Other countries have since recognized and emulated its success and are now doing it themselves as a competitive response. It is my view, and it was the view of the committee that completed the review of the Canada Transportation Act, that Canada must again up our game or we risk falling further behind.

Thank you, Mr. Chair, and I'll entertain questions.

The Chair: Thank you, Mr. Emerson. Who wants to start? Senator Tannas?

Senator Tannas: Hello, Mr. Emerson. Thank you very much for your comments, and I'm sorry I missed the first couple of minutes of them.

I got here as you were just detailing the mighty list of things that would need to be considered, and I think we all appreciate, and know you would too, as a business leader that sees the big picture but also from your time in government, that this is still in the crazy idea stage, and is not likely to be something that anybody would want to take a whole lot of risk on.

The one question I have for you is: Is this worth $5 million to have the people who have indicated an interest in taking this to the next level try and understand its plausibility? The groups that have signalled that they would like to be involved are the First Nations Major Projects folks, led by Harold Calla, whom you may know, and also, obviously, the School of Public Policy and some of their partners at the University of Calgary.

Is it worth the money for the federal government, and potentially for other interested parties, to provide funding for a more fulsome look at this?

Mr. Emerson: I think it's really important that we distinguish between what some folks have been recommending in terms of a geographic land-based corridor that could accommodate

Par ailleurs, les limites spatiales du corridor n'ont pas besoin d'être définies avec précision. Ce qui compte vraiment, c'est que le concept soit défini et adopté officiellement et qu'il fasse partie des mécanismes et des processus de prise de décisions et de règlementation du gouvernement.

S'il n'y a pas de cadre de gouvernance fédéral pour la prise de décisions à l'échelle du gouvernement concernant l'ensemble des questions liées au commerce, au transport et à la logistique, le concept du corridor de commerce ne sera pas à la hauteur de son potentiel.

Vous vous souviendrez que l'Initiative de la porte et du corridor de l'Asie-Pacifique a été une grande réussite pour la simple raison qu'on avait accordé la priorité aux éléments essentiels au succès et à l'efficacité du corridor commercial en investissant notamment dans la technologie et diverses initiatives qui n'étaient pas liées à des infrastructures.

Depuis, d'autres pays ont reconnu ce succès et ont emboîté le pas en vue d'être concurrentiels. Je suis d'avis, et c'était également l'opinion du comité qui a réalisé l'examen de la Loi sur les transports au Canada, que le Canada doit intensifier ses efforts à ce chapitre, sans quoi il risque de perdre encore plus de terrain.

Je vous remercie, monsieur le président, et je serai ravi de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Emerson. Qui veut commencer? Sénateur Tannas?

Le sénateur Tannas : Bonjour, monsieur Emerson. Je vous remercie pour votre exposé, et je suis désolé d'en avoir raté les premières minutes.

Je suis arrivé au moment même où vous dressiez une longue liste des choses à envisager, et je pense que nous comprenons tous, et vous aussi, à titre de chef d'entreprise qui voit l'ensemble du tableau, mais aussi en raison de votre travail au sein du gouvernement, qu'on en est encore à l'étape conceptuelle et que les gens ne voudront probablement pas prendre beaucoup de risques à ce stade-ci.

Voici donc ma question : Est-ce que cela vaut la peine de payer 5 millions de dollars pour faire intervenir les gens qui se sont dits intéressés à passer à la prochaine étape et évaluer sa plausibilité? Les groupes qui ont manifesté le désir de participer sont les gens de la Coalition de grands projets des Premières Nations, dirigée par Harold Calla, que vous connaissez sans doute, et évidemment, l'École de politique publique, et quelques-uns de ses partenaires de l'Université de Calgary.

Le gouvernement fédéral, et possiblement d'autres parties intéressées, devrait-il financer cette étape conceptuelle afin qu'on sache davantage où on s'en va? L'investissement en vaut-il la peine?

M. Emerson : Je pense qu'il est fort important que nous fassions la distinction entre les recommandations liées à un corridor géographique qui pourrait convenir à de multiples

multiple transportation systems, be it pipelines, transmission lines, rail or whatever, and the trade corridors that really are fundamental to connecting Canada to the global marketplace.

As I think everyone will appreciate, without really efficient connections to the global marketplace for Canadian goods and services, Canada's economy would be, quite bluntly, toast. When I think of trade corridors, I do not think of a corridor that is really set up to expedite major project approvals and enlist the support of First Nations. I think of the fundamental requirement for corridors that are, first and foremost, transportation and logistics systems, which have to have a very strong core to them. Normally, in this case, that would be built around the railroads and through the ports, along with the feeder systems, the technologies, the data, the various measures around security and border fluidity and so on that enable Canadian companies to access the global marketplace with great efficiency.

I would just say, in conclusion, that transportation and logistics is now a more important competitive driver than most tariff and non-tariff barriers are.

Senator Tannas: Maybe I'll go at this in a little different way.

Given what you have just said, do you see the existing physical transportation corridors — the CP railway, the CN railway, the Trans-Canada Highway and the existing ports — being able to provide the capacity for our country and its want to export goods 50, 75 and 100 years from now when, hopefully, our economy is triple, quadruple or quintuple the size it is right now?

Mr. Emerson: I would say not without further policy adaptation, and I say that because when you look at the fundamental trade corridors, there are bottlenecks developing and that have developed. There are various areas where urban encroachment is bringing the system if not to a standstill, then at least creating serious delays and problems with the import and export of products.

So in the sense that we need government acknowledgment that trade corridors are a fundamental part of the greater national economic interest, I believe that we will need and should put in place mechanisms and authorities that would enable government to, if you like, take control of certain pieces of land or implement certain initiatives that would prevent the ultimate encroachment into the trade corridor that is already starting to bind.

Senator Tannas: Thank you, sir.

Senator Enverga: Thank you, Mr. Emerson. I know that you are a distinguished person who is knowledgeable about this kind of project.

I know Canada has huge areas of land that cannot be built upon. This particular corridor cannot be built in one swoop of the pen, nor can it be done in a year. It's going to maybe take a generation just to complete everything.

réseaux de transport, que ce soit des pipelines, des lignes de transmission, des chemins de fer ou autre, et les corridors commerciaux qui permettraient de relier le Canada au marché mondial.

Je pense que vous en conviendrez tous : sans une bonne connexion avec les marchés internationaux pour les produits et services canadiens, l'économie canadienne en souffrirait énormément. Quand je pense à un corridor commercial, je ne pense pas à un corridor qui sert à accélérer l'approbation de projets majeurs et à obtenir l'appui des Premières Nations. Je songe d'abord et avant tout à des systèmes de transport et de logistique étroitement liés. Habituellement, dans ce cas, ces systèmes seraient construits le long des chemins de fer et près des ports, sans parler des systèmes d'alimentation, de la technologie, des données, des diverses mesures relatives à la sécurité et la fluidité des frontières et de tout ce qui permet aux entreprises canadiennes d'accéder efficacement aux marchés internationaux.

Pour terminer, je dirais que le transport et la logistique sont aujourd'hui encore plus importants que la levée de la plupart des barrières tarifaires et non tarifaires.

Le sénateur Tannas : Je vais peut-être aborder la question différemment.

Étant donné ce que vous venez de dire, croyez-vous que les corridors de transport actuels — le réseau du CP, le réseau du CN, la Transcanadienne et les ports actuels — pourront offrir à notre pays la capacité dont il a besoin pour exporter davantage de marchandises dans 50, 75, voire 100 ans lorsque la taille de notre économie sera trois, quatre ou cinq fois plus importante qu'aujourd'hui?

M. Emerson : Il faudra nécessairement adapter les politiques, car si on regarde les corridors commerciaux fondamentaux, il y a des goulots d'étranglement qui nuisent au réseau. Dans certaines régions, l'empiétement urbain paralyse le réseau ou, du moins, crée d'importants retards et problèmes au niveau de l'importation et de l'exportation des produits.

Par conséquent, le gouvernement doit reconnaître que les corridors commerciaux servent les intérêts économiques du pays. Je pense que nous devrions prévoir des mécanismes et des pouvoirs qui permettraient au gouvernement de contrôler, si vous voulez, certains territoires ou de mettre sur pied certaines initiatives pour éviter qu'on empiète davantage sur le corridor commercial.

Le sénateur Tannas : Merci, monsieur.

Le sénateur Enverga : Merci, monsieur Emerson. Vous êtes une personne distinguée qui connaît très bien ce type de projet.

Je sais qu'au Canada, il y a de vastes régions où l'on ne peut pas construire de corridor. La construction ne se fait pas d'un trait de crayon ni du jour au lendemain. Il pourrait falloir pas moins d'une génération avant qu'on puisse tout mettre en œuvre.

My question to you, that I'm hoping you can answer for us, is: Do you believe that we would have to build this corridor in phases, let's say, going from the eastern part of Canada first and the northern part of Canada later on? Where do you think we should start? Do we have to start maybe with the oil pipelines first, or go to the east pipeline on the next?

Mr. Emerson: That's a really good question, and I would say that the development of the corridor — and it shouldn't be singular, it should be corridors — will go on continuously for our lifetime and the lifetime of our kids and grandkids, and it will, as you say, evolve in projects and segments. But I think we all need to be very cognizant of the fact that the key artery, if you like, of the corridor will be high volume, high speed movement of freight, whether it's bulk or container cargo. It will be high speed, bulk, high volume movement. And that means there will be corridors that are used intensively and efficient to competitive global standards, but they will basically run across the bottom half of the country from coast to coast, and up and down the North American continent.

What needs to be recognized, and we laid this out in the review of the Canada Transportation Act, is that for many communities in Canada — historically, now and into the future — there needs to be efficient feeder systems, whether it's through short line rail, better trucking and road connections. We need to ensure that in developing and building a corridor, transportation policy in Canada looks at the entirety of the Canadian trade-driven transportation system, including short line railways, run often by provinces, and road systems. If they are not put in place and regulated so that small communities off the main line get a high level of service, then we will disenfranchise a large number of smaller communities and prevent their growth and development over time.

To me, it's important to recognize that transportation is a very long game. Projects take 10, sometimes 20 years to go through approvals and construction. In that time, you can actually bring about the re-definition of the economic geography of the country. You can see towns die. You can see towns grow. You can see all kinds of geographic and local community disruption as a result of what's happening.

So think of the corridor as arteries — high speed, high volume — with feeder systems that have to be part of the puzzle and treated every bit as seriously as the main arteries.

Senator Wallin: I want to come back to one of the things that we have been looking at. Although the basic issue is whether this issue should really be studied, and if so where would the money come from to study where the best place would be. But a lot of people have been talking about the northern corridor and not the same as the trade routes, and that it's not just highways and rail

Voici donc ma question, à laquelle j'espère que vous pourrez répondre : croyez-vous que nous devrions construire ce corridor en plusieurs étapes, c'est-à-dire en procédant d'abord à l'Est du Canada et ensuite dans le Nord? Selon vous, par où devrions-nous commencer? Par les oléoducs, par l'oléoduc de l'Est?

M. Emerson : C'est une excellente question, et je dirais que la création de ce corridor — et on ne devrait pas dire le corridor, mais plutôt les corridors — se poursuivra pendant toute notre vie, et celle de nos enfants et de nos petits-enfants, et comme vous le dites, elle prendra la forme de divers projets et segments. Toutefois, je pense que nous devons tous être conscients que dans l'artère ou le couloir principal du corridor, le transport des marchandises, qu'elles soient en vrac ou expédiées dans des conteneurs, se fera à grand volume et à haute vitesse. Autrement dit, les corridors seront utilisés de façon intensive et efficace pour satisfaire aux normes commerciales internationales, mais ils traverseront la moitié inférieure du pays, d'un océan à l'autre, et du nord au sud, sur le continent nord-américain.

Nous devons reconnaître, et nous l'avons exposé dans l'examen de la Loi sur les transports au Canada, que pour de nombreuses collectivités au Canada — par le passé, aujourd'hui et dans l'avenir —, il doit y avoir des systèmes d'alimentation efficaces, que ce soit des chemins de fer d'intérêt local ou de meilleurs raccordements routiers pour le camionnage. Nous devons nous assurer que, dans le contexte de la construction d'un corridor, la politique des transports au Canada tienne compte de l'ensemble du réseau de transport canadien axé sur le commerce, y compris les CFIL, qui relèvent souvent des provinces, et les réseaux routiers. S'ils ne sont pas mis en place ou réglementés de manière à ce que les petites collectivités éloignées du corridor principal puissent obtenir un niveau de service élevé, dans ce cas, nous allons pénaliser un grand nombre de petites collectivités et faire obstacle à leur croissance et à leur développement à long terme.

Selon moi, il faut être conscient que les projets de transports ne se concrétisent pas du jour au lendemain. Il faut parfois 10 ou 20 ans pour franchir les étapes de l'approbation et de la construction. Pendant ce temps, on peut en fait redéfinir la géographie économique du pays. Nous allons voir des villes mourir, d'autres prendre de l'expansion. Nous allons voir des communautés locales perturbées par tout ce qui se passe.

Quand on pense au corridor, on peut penser à une artère — à circulation et vitesse élevées — reliée à des systèmes d'alimentation qui doivent faire partie de l'équation et être traités aussi sérieusement que l'artère centrale.

La sénatrice Wallin : J'aimerais revenir à l'une des choses que nous avons examinées. De toute évidence, on se demande si cette question devrait être étudiée, et le cas échéant, d'où proviendrait le financement pour mener cette étude. Toutefois, il y a beaucoup de gens qui parlent du corridor du Nord, et il ne faut pas le confondre avec les routes commerciales. Il ne s'agit pas seulement

lines. It's about technological digital lines, those kinds of things. Are you saying that those could be offshoot corridors or that shouldn't be the focus?

Mr. Emerson: No, I'm saying that, to some degree, those corridors should feed into the main system and allow product to move from the main system up into the northern and more remote areas. When we talk about the physical corridor, I do think that there is scope for that in Northern Canada, but it needs to be thought through very carefully and the financing needs to be thought through very carefully, because one has to anticipate 30 and 40 years out where the major resource deposits and economic opportunities lie. We need to recognize that there's a security dimension to making sure that we can secure our northern borders and our northern waters.

When you get into the North, it's not so much the trade aspect of the corridor as it is servicing those communities, servicing those developments and finding a way where, over time, as more mines or energy developments or economic development comes along, you can use the incremental economic activity that comes on over a few decades to help pay back the initial cost because those corridors will lose money for a long time.

Senator Wallin: I guess that's my next question. Is there a distinction in terms of who funds? Maybe you have a private-public partnership for the more southern trade-focused corridors and the North becomes more of a national responsibility, national project, a national government responsibility.

Mr. Emerson: Yes, that is what I think, senator.

Senator Wallin: Okay.

Mr. Emerson: There may be PPP opportunities in the North, but they will be few and far between, and frankly if the government doesn't step up, as other governments with northern Arctic land masses have done, then we are just going to fall further and further behind up in the North.

Senator Wallin: Great, thank you.

The Chair: I will go to Senator Wetston for a minute, and then hopefully we have this problem solved with translation.

Senator Wetston: I have a general question about the corridor concept. Do you view the corridor concept as something like a strategic plan in the sense that it seems like you need to have that concept to develop some of the strengths that we have as a country, that you could potentially think about as an organizational concept, but in reality is very difficult to achieve a corridor concept in Canada because of the constitutional issues, the federal-provincial issues, the financing issues, the challenges that one has to achieve this corridor concept in general terms? How do you view it?

d'autoroutes ou de chemins de fer. On parle ici de lignes numériques technologiques et de ce genre de choses. Êtes-vous en train de dire qu'on pourrait en faire des corridors auxiliaires ou pas du tout?

M. Emerson : Non. Ce que je dis, c'est que, dans une certaine mesure, ces corridors devraient être reliés au réseau principal et permettre d'acheminer les produits jusqu'aux régions nordiques et plus éloignées. Lorsqu'on parle du corridor physique, je crois qu'il y a de la place pour un tel corridor dans le Nord du Canada, mais il ne faut rien laisser au hasard. Le financement doit faire l'objet d'une réflexion approfondie, parce qu'il faut prévoir où seront les principaux gisements de ressources et les perspectives économiques dans 30 ou 40 ans. Il faut également tenir compte de l'aspect de la sécurité pour s'assurer de protéger nos limites et nos eaux septentrionales.

Dans le Nord, ce n'est pas tant le commerce qui importe que la prestation de services à ces collectivités. Il faut trouver un moyen, au fil du temps, au fur et à mesure de la mise en œuvre de projets de développement minier ou énergétique, d'utiliser les retombées économiques supplémentaires pour rembourser les coûts initiaux, sans quoi les corridors perdront de l'argent à long terme.

La sénatrice Wallin : Je suppose que c'est ma prochaine question. Y a-t-il une distinction à faire pour ce qui est du financement? On pourrait peut-être conclure un partenariat public-privé pour les corridors commerciaux plus au sud, et pour ce qui est du Nord, je considère qu'il s'agit davantage d'une responsabilité nationale, d'un projet qui relève du gouvernement fédéral.

M. Emerson : Oui, c'est ce que je crois aussi, madame la sénatrice.

La sénatrice Wallin : D'accord.

M. Emerson : Il pourrait y avoir des possibilités de PPP dans le Nord, mais elles seront rares, et à vrai dire, si le gouvernement ne prend pas le taureau par les cornes, comme d'autres gouvernements l'ont fait avec les territoires de l'Arctique, nous allons tout simplement accuser un retard encore plus grand dans le Nord.

La sénatrice Wallin : Excellent, merci.

Le président : Je vais céder la parole au sénateur Wetston pendant une minute, en espérant que le problème d'interprétation sera résolu.

Le sénateur Wetston : J'aurais une question générale concernant le concept du corridor. Est-ce que vous voyez cela comme un plan stratégique ou une sorte de concept organisationnel, en ce sens qu'il est nécessaire pour renforcer nos capacités au pays, mais qu'en réalité, il est très difficile de le réaliser au Canada, compte tenu des questions constitutionnelles, des questions fédérales-provinciales, des questions financières et de tous les défis que nous devons relever pour y arriver. Qu'est-ce que vous en pensez?

Mr. Emerson: There's a whole chapter in the Canada Transportation Act review on governance, and we laid out one way in which one could incorporate the different players, the different stakeholders. There are multiple ministries. There are multiple levels of government. There are multiple sectors, shippers and transportation providers in different modes. We had argued that there should be, in the Government of Canada, a mechanism through which trade and transportation and logistics decisions could be made in a comprehensive way.

One of the things to come out of it would be a project, a strategic transportation logistics project pipeline. Those projects would have priorities, depending on how our trade was evolving and how Canada's trade policy was attempting to shift the pattern of trade.

One has to, in my view, have a whole-of-government approach to making strategic transportation decisions. And as I said before, it covers way more than infrastructure. It covers research. It covers manpower, people power. It covers the applications of technology and innovation. It covers security and border issues, environmental issues, and on and on. If you don't connect all of those in a focused decision-making exercise, driven by the need for the most efficient connection possible for Canada to the global marketplace, we will simply fall behind because other countries are doing it and you know we have issues with the U.S. these days. You simply cannot go on assuming the status quo stability of NAFTA and the relationship with the U.S.

We've got to get into Asian and European markets. If we're going to do that, we have to have world-leading transportation and logistics capability.

The Chair: Mr. Emerson, we're going to give this another shot with Senator Forest. He's going to be speaking in French. Sort of nod your head if you can hear the English translation, which is what you should be receiving. We'll give that a shot.

[*Translation*]

Senator Forest: That shows that there are problems transporting all kinds of things in Canada, even conveying someone's voice.

I think this is a very important concept for the efficient transportation of merchandise in Canada in the context of globalization. If I understand correctly, one of the keys to success for such a project is intermodality. In addition to the efficient transportation of merchandise, do you think this could also help reduce the greenhouse gas emissions in Canada that are generated by traditional means of transportation?

[*English*]

Mr. Emerson: I have the view that if we're going to produce a billion dollars of GDP, for the sake of argument, we will produce a billion dollars' worth of GDP far more efficiently if we have a fluid and efficient intermodal transportation system. So

M. Emerson : Il y a tout un chapitre dans l'examen de la Loi sur les transports au Canada sur la gouvernance, et nous avons proposé une façon d'intégrer les différents intervenants. Il y a de nombreux ministères, divers ordres de gouvernement, de multiples secteurs, expéditeurs et transporteurs dans les différents modes. Nous avons fait valoir qu'il faudrait mettre en place, au sein du gouvernement, un mécanisme en vertu duquel les décisions liées au commerce, au transport et à la logistique pourraient être prises en concertation.

Cela pourrait donner lieu à un projet stratégique axé sur la logistique du transport. Ces projets auraient des priorités, en fonction de l'évolution du commerce et de la mesure dans laquelle on veut modifier les tendances des échanges commerciaux.

Selon moi, il faut avoir une approche pangouvernementale pour prendre des décisions stratégiques. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, cela dépasse largement les infrastructures. Il peut s'agir de recherche, de main-d'œuvre, de technologie, d'innovation, de sécurité, de questions frontalières, d'enjeux environnementaux, et cetera. Si on n'intègre pas ces éléments au processus de prise de décisions, en vue d'avoir la connexion la plus efficace possible pour permettre au Canada d'accéder aux marchés internationaux, nous allons tous simplement tirer de l'arrière par rapport aux autres pays qui le font déjà, et on sait que nous éprouvons des problèmes avec les États-Unis ces jours-ci. On ne peut pas tenir pour acquis que nous allons maintenir le statu quo lorsqu'il s'agit de la stabilité de l'ALENA et de nos relations avec les États-Unis.

Nous devons avoir accès aux marchés asiatiques et européens. Pour ce faire, nous avons besoin d'une capacité de transport et de logistique de calibre mondial.

Le président : Monsieur Emerson, nous allons faire un autre essai avec le sénateur Forest. Il va s'exprimer en français. Je vous demanderais de hocher de la tête si vous entendez l'interprétation en anglais. Nous allons faire un essai.

[*Français*]

Le sénateur Forest : Cela démontre qu'on a des problèmes de transport de toutes sortes au Canada, même des problèmes de « transport de la voix ».

Je pense que c'est un concept fort important quant à l'efficience du transport des marchandises au Canada dans le contexte de la mondialisation. Si je comprends bien, l'un des éléments pivots de la réussite d'un tel projet est l'intermodalité. Pensez-vous qu'au-delà de l'efficacité du transport de nos marchandises, on peut aussi prétendre à des gains quant à la réduction de nos émissions de gaz à effets de serre au Canada qui sont générées par les moyens de transport traditionnels?

[*Traduction*]

M. Emerson : Si nous voulons ajouter 1 milliard de dollars au PIB, aux fins de la discussion, nous allons beaucoup mieux réussir si nous avons un réseau de transport intermodal fluide et efficace. Par conséquent, l'efficacité du réseau de transport, sa fluidité et

the efficiency of the transportation system, its fluidity and the lack of stop-and-start and bottlenecks and that kind of thing, and the application of newer technologies will all contribute to environmental improvement, safety improvement and productivity improvement.

I'm a believer that a good transportation system is one of the best things you can do, environmentally and economically.

[*Translation*]

Senator Forest: I have another question for you. This is a massive project involving the federal, provincial and territorial governments. What are your thoughts on managing this planning phase? We would have to start with a planning phase. Should the federal government take the initiative? How do you see the sharing of responsibilities among the various orders of government?

[*English*]

Mr. Emerson: The federal government should take the lead in the interprovincial and international elements. An advisory capability can be put together. We outlined what that might look like in our CTA review. Where there are jurisdictional issues, cost sharing and other mechanisms can be used to ensure that provinces and municipalities can make their contribution to a very efficient logistical system for the country.

Senator Forest: Thank you.

Senator Ringuette: Nice to see you again, Mr. Emerson. In our early discussion with regard to a possible northern corridor, I indicated that we should have not only feeders but also formal links between the northern proposed corridor and the current trade corridor that we have in the southern area. From what you're saying, maybe we should look at doing the reverse: doing the feeder that would link the different communities up North and then, in a second phase, link one parallel feeder going to the North to one another. It seems you're saying that would be more efficient with regard to helping the communities and trade.

Mr. Emerson: I think you're going to have to do both. For example, the Northwest Territories and the Yukon should be linked into the national transportation system, and we should be pushing those corridors upward to the Arctic.

But there are areas in the territories and in Nunavut, in particular, where the linkage to the national transportation system simply may not happen for several lifetimes. For parts of the Arctic, you're going to have to look at a corridor with an entry point that is coastal in the Arctic.

l'absence d'arrêts et de goulots d'étranglement, entre autres, et l'application de nouvelles technologies sont tous des éléments qui vont contribuer à la protection de l'environnement, au renforcement de la sécurité et à l'amélioration de la productivité.

Je suis convaincu qu'un solide réseau de transport est l'une des meilleures choses que l'on puisse faire, autant sur les plans environnemental qu'économique.

[*Français*]

Le sénateur Forest : J'aimerais vous poser une deuxième question. C'est un projet gigantesque qui fait intervenir les juridictions fédérales, provinciales et territoriales. Comment voyez-vous la gestion de cette planification? Parce qu'il faudra commencer par une phase de planification. Le gouvernement fédéral devrait-il prendre les devants? Comment imaginez-vous le partage des responsabilités, puisqu'on fait appel à différents ordres de gouvernement?

[*Traduction*]

M. Emerson : Le gouvernement fédéral devrait prendre l'initiative en ce qui concerne les éléments interprovinciaux et internationaux. On pourrait mettre en place une capacité de consultation. Nous avions décrit la forme que cela pourrait prendre dans le cadre de notre examen de la LTC. Lorsque des questions de compétence se posent, on pourrait avoir recours au partage des coûts et à d'autres mécanismes pour s'assurer que les provinces et les municipalités peuvent apporter leur contribution à un système logistique efficace pour le pays.

Le sénateur Forest : Merci.

La sénatrice Ringuette : Je suis ravie de vous revoir, monsieur Emerson. Lorsque nous avons discuté de la possibilité de créer un corridor dans le Nord, j'ai indiqué que nous devrions non seulement avoir des corridors secondaires, mais aussi des liens officiels entre le corridor proposé dans le Nord et le corridor commercial actuel que nous avons plus au sud. D'après ce que vous dites, nous devrions peut-être envisager de faire le contraire, c'est-à-dire créer un corridor qui relierait les différentes collectivités dans le Nord et ensuite, dans le cadre d'une deuxième phase, relier un corridor parallèle à un autre dans le Nord. Vous semblez dire que cela aiderait davantage les collectivités et le commerce.

M. Emerson : Je pense qu'il va falloir faire les deux. Par exemple, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon devraient être reliés au réseau de transport national, et il faudrait étendre ces corridors vers l'Arctique.

Toutefois, il y a des régions dans les territoires et au Nunavut, en particulier, où la liaison avec le système de transport national pourrait ne pas se concrétiser avant très longtemps. En effet, dans certaines régions de l'Arctique, il faudra envisager de construire un corridor dont le point d'entrée se situe sur la côte de l'océan Arctique.

We've made recommendations. The Government of Canada over the years has been cutting back on funding for the surveying of the ocean floor and the ice, and has been cutting funding for loading and unloading facilities in remote northern areas. To me that's just craziness.

We need to make sure that for all of the areas in the North where there are communities now and will be forever, essentially, that we are assessing how product can be brought into those communities and how economic lifelines can be put in place. They may not link in the traditional way to our Lower Canada corridors.

Senator Ringuette: Thank you.

Mr. Emerson: If you look at the Yukon and northern British Columbia, there is scope for access to tidewater in some of the northern inlets up there. We made comment on that.

In the Canada Transportation Act review, we enumerated, with the support of Indigenous and Northern Affairs Canada — there were, I think, six different corridors that we gave priority to. In the paper by, I think, Jack Mince and company, they were talking about a single northern corridor, if I'm not mistaken. I don't think a single corridor is going to do the trick.

The Chair: Could you explain that just a little further? Could you talk a little more about that about why you don't think so?

Mr. Emerson: In the sense that if you have only one corridor — you can't have a corridor covering all of northern Canada. You're going to have to then have a corridor that will — let's say within a couple hundred kilometres of that corridor, there will be some very beneficial impacts, but that's only going to be a small fraction of the communities and the landmass of the North.

So I believe you're going to have to make sure that there is linkage into some of those great expanses of land, people and resources that may not be economically associated with a single corridor.

Senator Ringuette: Thank you.

Senator Moncion: Thank you for answering our questions, Mr. Emerson. My question is about the corridor going through the Ring of Fire in Ontario.

There were issues with the railroad in Ontario where it would have been maybe part of the route that would have been used for transport. That's one issue. I think it was rejected. Are you aware of this? Was that ever on the plans?

Mr. Emerson: I'm aware of the Ring of Fire and the failures of it. The specifics of the railway deal I'm less aware of. But I can tell you that in the CTA review, we made very emphatic reference to the need for much greater public policy focus on short-line

Nous avons formulé des recommandations. Au fil des années, le gouvernement du Canada a réduit le financement visant à établir des relevés du fond océanique et de la glace, ainsi que le financement lié aux installations de chargement et de déchargement situées dans les régions nordiques éloignées. Selon moi, c'est tout simplement insensé.

Nous devons veiller à évaluer, dans toutes les régions où se trouvent des collectivités maintenant et pour toujours, la façon de transporter des produits dans ces collectivités et la façon de mettre en place des liens économiques vitaux. Il se peut que ces régions ne soient pas liées de façon traditionnelle à nos corridors du Bas-Canada.

La sénatrice Ringuette : Merci.

M. Emerson : Au Yukon et dans le nord de la Colombie-Britannique, il est possible d'avoir accès aux eaux intertidales dans certaines anses nordiques. Nous avons formulé un commentaire à cet égard.

Dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada, nous avons énuméré, avec l'appui d'Affaires autochtones et du Nord Canada — je crois que nous avons donné la priorité à six corridors différents. Si je ne me trompe pas, dans le document rédigé par Jack Mince et d'autres auteurs, on parlait d'un seul corridor nordique. Je ne crois pas qu'un seul corridor sera suffisant.

Le président : Pourriez-vous approfondir ce point? Pourriez-vous nous expliquer un peu plus en détail pourquoi vous ne pensez pas que c'est le cas?

M. Emerson : Si vous avez seulement un corridor — un seul corridor ne peut pas couvrir tout le nord du Canada. Il faudra alors créer un corridor qui... Par exemple, les régions qui ne sont pas éloignées de plus de deux cents kilomètres de ce corridor pourront profiter de quelques avantages, mais cela concerne seulement une petite partie des collectivités et de la masse terrestre du Nord.

Je crois que vous devrez veiller à établir un lien avec certaines des grandes régions terrestres, des populations et des ressources qui ne sont peut-être pas liées économiquement à un seul corridor.

La sénatrice Ringuette : Merci.

La sénatrice Moncion : Je vous remercie de répondre à nos questions, monsieur Emerson. Ma question concerne le corridor qui traverse le Cercle de feu, en Ontario.

En effet, en Ontario, il y avait des problèmes liés au fait que des chemins de fer auraient pu faire partie du trajet utilisé pour le transport. C'est un problème. Je crois que cette proposition a été rejetée. Êtes-vous au courant de cette situation? Était-ce réellement l'un des plans?

M. Emerson : Je suis au courant du Cercle de feu et des échecs liés à ce projet. Par contre, je connais moins les détails de l'affaire des chemins de fer. Toutefois, je peux vous dire que dans le cadre de l'examen de la LTC, nous avons fortement insisté sur la

railways, because the short-line railways, regulations-wise, are treated in ways that basically inhibit their economic viability. They're taxed in a way that is much less generous and competitive than short-line rail in the U.S. Many of these short-line rail systems are peeled off from the Class 1 railways, so they tend to be under-invested in, under-maintained. We have a problem with neglecting short-line rail. We've made it pretty easy for the Class 1s to basically terminate a spur line. Frankly, I don't think we should be doing that. I think we should be making it exceedingly difficult to get rid of a short-line railway. I think we should be recognizing that at some point the economics of reinvesting in those spur lines could be very critical to the country, particularly to the development of the hinterland and rural communities.

nécessité de se concentrer davantage sur les politiques publiques liées aux chemins de fer d'intérêt local, car la réglementation visant ces chemins de fer nuit essentiellement à leur viabilité économique. En effet, les taux d'imposition dont ils font l'objet sont beaucoup moins généreux et concurrentiels que ceux accordés aux chemins de fer d'intérêt local aux États-Unis. Un grand nombre de ces chemins de fer d'intérêt local sont retirés des chemins de fer de catégorie 1, et ils ont donc tendance à souffrir d'un manque d'investissement et d'entretien. Nous négligeons les chemins de fer d'intérêt local, et c'est un problème. Nous avons facilité les choses aux chemins de fer de catégorie 1 qui souhaitent éliminer une ligne secondaire. Honnêtement, je ne crois pas que nous devrions faire cela. Je crois que nous devrions plutôt faire en sorte qu'il soit extrêmement difficile de se débarrasser d'une ligne secondaire. Je pense que nous devrions reconnaître qu'à un certain moment, il pourrait être essentiel, sur le plan économique, de réinvestir dans ces lignes secondaires, surtout lorsqu'il s'agit du développement de l'arrière-pays et des collectivités rurales.

Senator Moncion: I agree. The other question I have is about cost sharing. You were talking about the government input. How about the different companies' input? Would they be putting money into these projects?

La sénatrice Moncion : Je suis d'accord. Mon autre question concerne le partage des coûts. Vous avez parlé de la contribution du gouvernement. Qu'en est-il de la contribution des entreprises? Investiront-elles dans ces projets?

Mr. Emerson: Yes, I think so. For any given project, for private investors, even if they're pension funds, for example, they're going to have to earn a private rate of return. You can do that by various P3 arrangements in terms of government guaranteeing a revenue stream. You can improve a project's economics by the federal government doing some of the risk mitigation; for example, taking responsibility for the relationship with First Nations. There are an awful lot of projects that die because the risk is passed off onto private sector companies that have no ability to manage it, whereas the government does have the ability.

So there are different ways the government can come to the table, but it needs very smart people to do it. In my judgment, it probably is going to require an infusion of some really good financial engineers to really understand how to do it and protect the taxpayer.

M. Emerson : Oui, je le pense. Tout projet profitant des investissements du secteur privé, même s'il s'agit de fonds de pension, par exemple, devra être rentable pour le secteur privé. C'est possible par l'entremise de divers PPP, lorsque le gouvernement garantit un revenu. On peut améliorer les aspects économiques d'un projet si le gouvernement fédéral en réduit le risque, par exemple en assumant la responsabilité des relations avec les Premières Nations. Un très grand nombre de projets ne sont pas concrétisés, car le risque est refilé aux entreprises du secteur privé qui n'ont aucune compétence pour le gérer, alors que le gouvernement a cette compétence.

Le gouvernement peut donc négocier de différentes façons, mais il doit envoyer des gens très intelligents pour mener ces négociations. À mon avis, il faudra probablement faire appel à de très bons spécialistes financiers pour comprendre réellement comment y arriver et protéger les contribuables.

Senator Moncion: Thank you.

La sénatrice Moncion : Merci.

The Chair: Any further questions? Thank you very much, Mr. Emerson. That was a great hour. Thanks for making your presentation short. We had a lot of time for questions and answers and we actually got around the full table. It is much appreciated.

Le président : Y a-t-il d'autres questions? Merci beaucoup, monsieur Emerson. La dernière heure a été très intéressante. Nous vous remercions d'avoir livré un bref exposé, car cela nous a permis d'avoir beaucoup de temps pour les questions et les réponses, et nous avons réussi à entendre tous les intervenants. Nous vous en sommes très reconnaissants.

It gives me great pleasure to welcome, from the Canadian Energy Pipeline Association, Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer.

Je suis très heureux d'accueillir maintenant Chris Bloomer, président et chef de la direction de l'Association canadienne des pipelines d'énergie.

Mr. Bloomer, thank you for appearing before us today via video conference. Please begin with your opening remarks, and then we'll go to a question-and-answer session. Please proceed.

Monsieur Bloomer, je vous remercie de comparaître devant nous par vidéoconférence. Veuillez livrer votre exposé, et nous vous poserons ensuite des questions. Allez-y.

Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer, Canadian Energy Pipeline Association: My comments will be fairly brief. I appreciate the opportunity to meet with the committee and to have a conversation about northern corridors.

I am the president of the Canadian Energy Pipeline Association, otherwise known as CEPA. We represent the 11 major transmission pipeline companies and we move about 97 per cent of the country's crude oil and natural gas production to market. We operate about 119,000 kilometres of pipelines across Canada.

It's important to note that no matter where these pipelines are located, constructed, operated and eventually retired, the industry adheres to the highest standards for safety and environmental stewardship. To this end, the Canadian government should support pipelines as the safest and most efficient means of getting the best possible value for our natural resources into the global market.

The pipeline rights-of-way — we also call them corridors — in which our members operate are unique. It is important to understand the complexity that goes into routing these pipelines.

Before a pipeline is built, proponents spend hundreds of millions of dollars to complete complex, route-specific environmental and engineering assessments and conduct multi-year engagement with indigenous groups, private landowners and other affected communities. Some of the comprehensive measures taken include, but are not limited to, analyzing environmentally sensitive areas that need to be avoided; determining who owns the land and what it's currently used for; working with local communities to understand their needs, concerns, plans and the potential benefits pipeline infrastructure may provide; avoiding geohazards such as steep slopes, landslides and seismic faults; determining how construction and maintenance teams will access the area and where pipeline is buried during the life cycle of the pipeline. We identify treaty lands, reserves or traditional land use and work with the indigenous groups that are involved in that. We determine the most efficient access for emergency crews and their equipment, and study seasonal variations in temperature and weather that may impact the design. That's all to say that an awful lot goes into a pipeline in terms of the rights-of-way, the corridors and the impacts they have.

In addition, proponents must also finalize complicated commercial negotiations and secure shipper commitments prior to receiving regulatory approval for a project. There's a market pull in all of this, too, and market access is obviously key. These commercially-driven decisions are made by individual project proponents and reviewed through effective and efficient regulatory processes.

Chris Bloomer, président et chef de la direction, Association canadienne de pipelines d'énergie : Mon exposé sera relativement bref. Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant le comité et de vous parler des corridors nordiques.

Je suis président de l'Association canadienne de pipelines d'énergie, également connue sous le nom d'ACPE. Nous représentons 11 grandes sociétés de transport par pipeline et nous acheminons environ 97 p. 100 de la production canadienne de gaz naturel et de pétrole brut vers le marché. Nous exploitons environ 119 000 kilomètres de pipelines à l'échelle du pays.

Il est important de souligner que peu importe l'endroit où ces pipelines sont situés, construits, exploités et éventuellement mis hors service, l'industrie observe les normes les plus élevées en matière de sécurité et de gestion de l'environnement. Ainsi, le gouvernement du Canada devrait appuyer les pipelines, car c'est le moyen le plus sécuritaire et le plus efficace d'obtenir la meilleure valeur possible pour nos ressources naturelles sur le marché mondial.

Les emprises de pipelines — nous les appelons également des corridors — dans lesquels nos membres mènent leurs activités sont uniques. Il est important de comprendre la complexité liée à la détermination du trajet de ces pipelines.

Avant la construction d'un pipeline, les promoteurs dépensent des centaines de millions de dollars pour mener des évaluations techniques et environnementales complexes axées sur le trajet du pipeline et pour conclure des engagements pluriannuels avec des groupes autochtones, des propriétaires fonciers privés et d'autres collectivités touchées. À cette fin, on prend notamment les mesures exhaustives suivantes : analyser des régions fragiles sur le plan environnemental qui doivent être évitées, identifier les propriétaires des terres et leur utilisation actuelle, collaborer avec les collectivités locales et comprendre leurs besoins, leurs préoccupations, leurs plans et les avantages potentiels qui pourraient découler d'une infrastructure de pipelines, éviter les risques géologiques tels les pentes abruptes, les glissements de terrain et les failles sismiques, déterminer la façon dont les équipes de construction et d'entretien auront accès à la région et où le pipeline sera enterré pendant sa durée de vie. Nous identifions les terres issues de traités, les réserves ou les utilisations des terres traditionnelles et nous collaborons avec les groupes autochtones touchés. Nous déterminons l'accès le plus efficace pour les équipes d'intervention en cas d'urgence et leur équipement, et nous étudions les variations saisonnières de température et de conditions météorologiques qui pourraient avoir des effets sur la conception. Tout cela implique qu'un très grand nombre d'interventions sont liées aux pipelines en raison des emprises et des corridors et de leurs effets.

De plus, les promoteurs doivent finaliser des négociations commerciales complexes et obtenir l'engagement des expéditeurs avant de recevoir l'approbation réglementaire pour un projet. Tout cela est également soumis aux contraintes du marché, et l'accès au marché est manifestement un élément clé. Ces décisions axées sur la commercialisation sont prises par chaque promoteur de projets et examinées dans le cadre de processus réglementaires efficaces.

These economic and route-specific complexities lead us to the conclusion that the concept of a northern multi-use corridor is a bit too hypothetical to determine if a specific corridor would be a viable option for major pipeline infrastructure. Furthermore, Canada's pipeline sector must be capable of responding to the emerging energy demands and opportunities of the Canadian international market. These factors invariably affect the routes that pipeline companies will consider and further research regarding the type of product markets that would be served and other available market access points as required.

Ces complexités économiques et liées au trajet du pipeline nous poussent à conclure que la notion d'un corridor nordique multifonctionnel est un peu trop hypothétique pour nous permettre d'affirmer qu'un corridor particulier serait une option viable pour une grande infrastructure pipelinière. De plus, le secteur canadien des pipelines doit être en mesure de répondre aux demandes en énergie émergentes et aux occasions qui s'offrent au Canada sur le marché international. Ces facteurs ont invariablement une influence sur les trajets envisagés par les sociétés de pipelines et il faut mener davantage de recherches sur les types de marchés de produits qui seraient desservis et sur d'autres points d'accès aux marchés.

Major pipeline transmission lines move products from its source to markets, which do not necessarily align with the previously defined corridor. Multi-use corridors will also not impact the complex policy consultations and market considerations and processes that accompany major pipeline projects. With this in mind, transmission pipelines should not be seen as a driving force for a multi-use corridor concept.

Les réseaux de transport par pipeline transportent les produits de la source aux marchés, ce qui ne correspond pas toujours nécessairement au corridor déjà déterminé. Les corridors multifonctionnels n'auront également aucun effet sur les consultations complexes sur les politiques, les considérations commerciales et les processus qui accompagnent les grands projets de pipelines. Pour ces raisons, les pipelines de transport ne devraient pas être considérés comme un facteur déterminant dans la notion de corridor multifonctionnel.

As I said, my comments are brief. I thank you for listening, and we'll get to the most important part: the questions.

Comme je l'ai dit, mon exposé est bref. Je vous remercie de m'avoir écouté. Nous pouvons maintenant passer à la partie importante, c'est-à-dire les questions.

The Chair: Thank you very much. First on the list is Senator Tannas.

Le président : Merci beaucoup. Le premier intervenant est le sénateur Tannas.

Senator Tannas: Thank you for taking the time to be with us today. I've got a couple of questions, and they're very quick.

Le sénateur Tannas : Je vous remercie d'avoir pris le temps de comparaître aujourd'hui. J'ai quelques questions; elles seront très brèves.

I think you would be the first person to be able to confirm that it's tricky right now getting a pipeline done going east and west, and maybe a little easier going north and south. Is that true, and in your view will it get trickier in the future?

Je crois que vous seriez la première personne qui pourrait confirmer qu'il est difficile, en ce moment, de construire un pipeline d'est en ouest, et qu'il serait peut-être un peu plus facile de construire un pipeline du nord au sud. Est-ce exact, et à votre avis, cela sera-t-il plus difficile à l'avenir?

Mr. Bloomer: That is a really good question. That's a policy question. We're in the middle of regulatory reform reviews and so on, and that's going to determine, to a large extent, whether or not it gets trickier.

M. Bloomer : C'est une très bonne question. C'est une question de politique. Nous sommes en plein milieu des examens de réforme réglementaire, et cetera, et ces processus détermineront, dans une large mesure, si cela deviendra plus difficile ou non.

Senator Tannas: Fair enough.

Le sénateur Tannas : D'accord.

I'm wondering if you could help me: The pipeline operators obviously need to differentiate themselves. They can't all be going to the same place and ending at the same place. We're an enormous country, so does it make any sense, in your mind — given that the tricky part is to find the right-of-way, the actual geographic right-of-way and get it in an economic fashion, get it all nailed down, get all the environmental — would it not somehow make sense that pipelines could have different beginning and end points, but for vast lengths, potentially thousands of miles in our country, they could travel the same route? Not through the same pipe; they could all have their own pipelines, but they could actually travel the same route.

J'ai une autre question. Les exploitants de pipelines doivent manifestement se différencier entre eux. En effet, ils ne peuvent pas tous aller dans la même direction et aboutir au même endroit. Notre pays est gigantesque — et étant donné que la difficulté consiste à trouver l'emprise, c'est-à-dire l'emprise géographique, et à l'obtenir de façon économique et à régler tous les détails sur le plan environnemental —, ne serait-il donc pas logique, à votre avis, que des pipelines qui ont différents points de départ et d'arrivée suivent, sur de très longues distances — possiblement des centaines de milles dans notre pays — le même trajet? Je ne parle pas du même pipeline, car chaque entreprise pourrait avoir son propre pipeline, mais ces pipelines pourraient suivre le même trajet.

In that way, does the concept of a single right-of-way, which then only allows pipeline operators to have to worry about the end point and the beginning point and the route to the right-of-way — so spurs, if you will — does that not make any sense at all? I don't know anything about this, but it seems to me there's something there, and I'm interested to know if you could educate us.

Mr. Bloomer: Ideally, the concept has some merit, but if you look at the existing pipeline systems — I'm talking about the major transmission pipelines; I'm not talking about the feeders in the field to the gathering systems and so on. The major pipelines are really focused on moving to specific markets. Obviously, Canada, along the border, that's where the major demand is to move the products to the markets.

With that in mind, it really is a market access question, and a northern corridor doesn't necessarily tie into a specific market.

I know part of the intent is to try to provide services to communities along the route, but they're very scattered. A mainline pipeline is really to serve major markets, and in the case of international markets, getting it on water. Once you get on water, whether it's on the East Coast or the West Coast or the North, once it's on a ship there's not a big difference. From that perspective, it doesn't solve the market issue.

As I said in my opening statement, we don't think it solves the policy issues. If you get to that point where you've got this right-of-way, the engineering aspects, ideally that could be the case, but practically I don't think it solves the issues.

Senator Tannas: Fair enough. Would it be fair to say your message is that if you're considering this northern corridor for us pipeline guys as being one of the primary beneficiaries, thanks but no thanks?

Mr. Bloomer: I wouldn't say it as harshly as that. I wouldn't use it as the primary driver for a multi-use corridor. There are roads and other things that may play into this, but for major pipeline transmission lines, I wouldn't use that as the cornerstone of a northern corridor.

Senator Wallin: Thank you for your comments. You've clearly laid out a lot of the impediments, and you're not the first to note that you spend hundreds of millions of dollars trying to get environmental approvals and negotiations with landowners and indigenous groups. That's a big wall poster for anyone who wants to take this mission on.

Our previous witness today, Mr. Emerson, also raised a point. He said that it would be very hard to talk private money into taking the risks involved in this, never mind the length of time, to

Ainsi, la notion d'une seule emprise de pipeline qui permettrait aux exploitants de pipelines de se préoccuper seulement du point d'arrivée et du point de départ et du trajet à l'emprise — donc les canalisations secondaires, en quelque sorte — ne serait-elle pas logique? Je ne connais rien à cet égard, mais il me semble que ce n'est pas une mauvaise idée, et j'aimerais que vous approfondissiez la question.

M. Bloomer : Dans des conditions idéales, la notion est bien fondée, mais si vous tenez compte des systèmes de pipelines existants — je parle des pipelines de transport principaux, et non des canalisations d'alimentation dans les champs. Les principaux pipelines servent surtout au transport des produits vers des marchés précis. Manifestement, au Canada, la demande principale en matière de transport des produits vers les marchés se situe le long de la frontière.

Pour ces raisons, il s'agit vraiment d'une question d'accès aux marchés, et un corridor nordique n'est pas nécessairement lié à un marché particulier.

Je sais qu'on tente, en partie, de fournir des services aux collectivités qui se trouvent le long du trajet du pipeline, mais ces collectivités sont très dispersées. Un pipeline principal sert surtout à atteindre les marchés principaux, et dans le cas des marchés internationaux, il faut transporter le produit jusqu'à l'océan. Une fois arrivé à l'océan, que ce soit sur la côte Est, Ouest ou Nord, on le charge sur un navire, et cela ne fait plus une grande différence. Dans cette perspective, on ne résout pas le problème du marché.

Comme je l'ai dit dans mon exposé, nous ne pensons pas que cela parvient à résoudre les questions stratégiques. Si une société arrive à obtenir l'emprise et à régler les détails techniques, cela pourrait être le cas dans des conditions idéales, mais sur le plan pratique, je ne crois pas que cela résout ces questions.

Le sénateur Tannas : D'accord. Serait-il donc juste d'affirmer que selon vous, si nous créons ce corridor nordique en pensant que les exploitants de pipelines en seront les bénéficiaires principaux, ils ne seront pas intéressés?

M. Bloomer : Je ne serais pas aussi brutal. Toutefois, je n'utiliserais pas cet argument comme justification principale pour la création d'un corridor multifonctionnel. Certains trajets et d'autres éléments pourraient entrer en jeu, mais je n'utiliserais pas les pipelines de transport principaux comme justification principale à la création d'un corridor nordique.

La sénatrice Wallin : Je vous remercie de vos commentaires. Vous avez clairement expliqué de nombreux obstacles, et vous n'êtes pas le premier à souligner que vous dépensez des centaines de millions de dollars pour obtenir des approbations environnementales et pour négocier avec les propriétaires fonciers et les groupes autochtones. C'est une considération énorme pour quiconque souhaite s'acquitter de cette mission.

Notre témoin précédent, M. Emerson, a également soulevé un point. Il a soutenu qu'il serait très difficile de convaincre les investisseurs privés d'assumer les risques liés à ce type d'initiative,

take a risk for public policy objectives rather than a specific project, which would have a result and is presumably designed to create profit. Is that fair?

et encore moins pendant une aussi longue période, c'est-à-dire d'assumer les risques liés à des objectifs en matière de politique publique plutôt qu'à un projet précis, car ce dernier produirait des résultats et serait conçu pour générer des profits. Est-ce bien le cas?

Mr. Bloomer: I think that's a fair comment. If you consider a northern corridor, setting aside the land, doing the work to acquire the land, there are going to be various agreements with communities along the way. It's a very complex, long-term and costly thing. Private money investing in something that has a questionable or indeterminate long-term benefit is not something that private capital would step up for.

M. Bloomer : Je crois que c'est une bonne observation. Lorsqu'on envisage de créer un corridor nordique, il faut réserver des terres et effectuer les travaux nécessaires pour acquérir ces terres, ce qui signifie qu'il faudra conclure divers accords avec les collectivités. C'est un processus très complexe, très dispendieux et très long. Les investisseurs privés ne souhaiteront pas investir dans un projet dont les avantages à long terme sont précaires ou indéterminés.

Senator Wallin: What about the issue of if people were to go ahead with this and government decided it needed to do this for other purposes, again Mr. Emerson's view is basically to keep it where we have existing trade corridors so we can be competitive and get the stuff to the markets we're selling it to versus a more social approach by trying to connect Northern communities or digital transmissions, that they have two different intentions?

La sénatrice Wallin : Qu'en est-il de la question liée au fait que des gens décident d'aller de l'avant avec un projet, mais que le gouvernement décide qu'il doit le faire pour d'autres raisons... Encore une fois, dans ce cas, M. Emerson est essentiellement d'avis qu'il faut utiliser les corridors commerciaux déjà existants, afin d'être concurrentiels et de transporter les produits sur les marchés sur lesquels nous les vendons plutôt que d'adopter une approche sociale qui consiste à tenter de relier les collectivités du Nord ou les transmissions numériques. Mais que se passe-t-il en cas d'intentions divergentes?

Mr. Bloomer: We would agree with that.

M. Bloomer : Nous serions d'accord avec cela.

Senator Wetston: There's been a lot of discussion about the regulatory framework associated with the construction of pipelines. We've had views expressed about it, and of course there has been some recent discussion and maybe a bit of controversy around some of the regulatory issues associated with the necessary approvals associated with pipelines.

Do you have any views about the appropriate incentives that would be required from a regulatory perspective to ensure that these pipelines potentially, if necessary, are built?

Le sénateur Wetston : On a beaucoup parlé du cadre réglementaire lié à la construction de pipelines. Nous avons entendu des opinions à cet égard et manifestement, il y a eu de récentes discussions et peut-être une certaine controverse à l'égard de certains enjeux réglementaires relativement aux approbations nécessaires pour les pipelines.

Avez-vous une idée des incitatifs appropriés qui pourraient être requis dans un cadre réglementaire pour veiller à ce que ces pipelines soient potentiellement construits, au besoin?

Mr. Bloomer: In the context of a corridor or just in general?

M. Bloomer : Dans le contexte d'un corridor ou en général?

Senator Wetston: I think you might have pipelines along a corridor, so I see them similarly, although I recognize the corridor concept is larger than simply, by the way, the northern corridor, it's also a national corridor. You have indicated that 80 per cent of the Canadian population lives maybe 100 miles from the U.S. border, so we understand that concept generally. Getting the supply to the demand is obviously an important task. It's more the regulatory framework which has come under some discussion.

Le sénateur Wetston : Je pense que des pipelines pourraient être construits le long d'un corridor, et je les vois donc de façon similaire, même si je reconnais que la notion d'un corridor est plus vaste que celle d'un corridor nordique, car il s'agit également d'un corridor national. Vous avez indiqué que 80 p. 100 de la population du Canada habite à environ 100 milles de la frontière américaine, et nous comprenons donc cette notion en général. Il est manifestement important de transporter les produits dans les endroits où se trouve la demande. C'est plutôt le cadre réglementaire qui a fait l'objet de certaines discussions.

Mr. Bloomer: Right. We wouldn't characterize it as incentives through the regulatory system. The industry is looking for clarity in the regulatory system and a process that once you go through it has an ability to make a decision. Where we've run into problems, we've had a lot of things impinge on the regulatory process with respect to transmission pipelines that are not really owned by the transmission pipelines.

M. Bloomer : D'accord. Nous ne dirions pas que le système réglementaire offre des incitatifs. L'industrie cherche à obtenir des précisions sur le système réglementaire et souhaite obtenir un processus qui permette de prendre une décision. Toutefois, un grand nombre d'éléments ont causé des problèmes dans le cadre du processus réglementaire lié à des pipelines de transport qui n'appartiennent pas vraiment aux sociétés de pipelines de transport.

It's not necessarily incentives; it's how the regulatory system functions, and there's clarity in decision making and process. Then we're able to make commercial decisions within that framework.

Senator Wetston: Let me give you an example, if I may, of what I'm getting at. As the regulators decide on setting the infrastructure for rates of return on equity for these pipeline companies, that's an inducement for them to build, because private capital is going to build these things. If they engage in some incentive rate-making process, it might encourage investment. That's something that has been used for many years by regulators in inducing the importance of building this infrastructure.

Are there any new incentives that would attract the capital necessary to build these projects?

Mr. Bloomer: I think the process by which companies make a determination on building a pipeline, first you've got to have people commit to volume so they can understand the capacity requirements. Then, yes, there is the rate structure. There are the rates of return on capital that drive the economic return.

That structure works. Incentives can be here today, gone tomorrow, to some extent, but incentives to induce what the market may not otherwise see going ahead can be used in the case where if there is a longer term strategic need, that may be useful.

Senator Enverga: Thank you for being with us, Mr. Bloomer. As President of the Canadian Energy Pipeline Association, you must have built thousands of miles of pipelines. You mentioned it's very important that you have multi-year engagement with indigenous groups. You also mentioned that we have to identify treaty lands. I'm concerned about indigenous lands.

Can you tell us, with your experience, what are the benefits that indigenous people are getting through these pipelines?

Mr. Bloomer: Well, currently, there are economic agreements to supply services, ongoing maintenance on these pipelines. There are rights-of-way costs and so on, so there are benefits. Where things are evolving, certainly in the review of the regulatory processes, I think there will be other means to provide life cycle participation on pipelines for First Nations so there's a longer term benefit seen.

There are things like training, contracts for maintenance, development, participation in the construction of the pipeline. Those things are benefits occurring today. In the future there will be other ways to provide long-term benefits to First Nations.

Il ne s'agit pas nécessairement des incitatifs, mais plutôt du fonctionnement du système réglementaire, et il faut que les décisions et les processus soient clairs. Ensuite, nous serons en mesure de prendre des décisions commerciales dans ce cadre.

Le sénateur Wetston : Permettez-moi de vous donner un exemple de ce que je veux dire, si vous le voulez bien. Les décisions que les organismes de réglementation prennent au sujet de l'infrastructure et des taux de rendement des capitaux propres pour les sociétés de pipelines les incitent à en construire, parce que c'est l'investissement de capitaux privés qui permettra de construire des pipelines. Si les organismes de réglementation adoptent des taux incitatifs, ils peuvent favoriser l'investissement. C'est un outil que ces organismes utilisent depuis longtemps pour souligner l'importance de construire ce type d'infrastructure.

Y a-t-il de nouveaux incitatifs qui pourraient attirer les capitaux nécessaires pour la construction de ces projets?

M. Bloomer : Je pense qu'il y a tout un processus qui mène une entreprise à décider de construire un pipeline. Premièrement, il doit y avoir des engagements en termes de volume pour que l'entreprise puisse évaluer les besoins. Ensuite, il y a effectivement la structure des taux. Il y a les taux de rendement des capitaux qui stimulent le rendement économique.

Cette structure fonctionne. Les incitatifs en place aujourd'hui peuvent très bien disparaître demain, dans une certaine mesure, mais il peut tout de même être utile d'offrir des incitatifs pour stimuler des projets qui ne verraient peut-être pas le jour autrement, sur le marché, notamment s'il y a un besoin stratégique à long terme.

Le sénateur Enverga : Je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui, monsieur Bloomer. À titre de président de l'Association canadienne de pipelines d'énergie, vous devez avoir construit des milliers de kilomètres de pipelines. Vous avez mentionné à quel point il est important d'obtenir un engagement pluriannuel des groupes autochtones. Vous avez également mentionné qu'il faut préciser quelles sont les terres visées par un traité. Je me préoccupe des terres autochtones.

Pouvez-vous nous dire, selon votre expérience, quels avantages les Autochtones tirent des pipelines?

M. Bloomer : Eh bien, à l'heure actuelle, il y a des ententes économiques d'offres de services et d'entretien à long terme des pipelines. Il y a des droits de passage, entre autres, donc il y a des avantages. Au fur et à mesure que les choses évolueront, à tout le moins dans le contexte de l'examen de la réglementation, je pense qu'on verra apparaître d'autres façons d'assurer la participation des Premières Nations au cycle de vie des pipelines, pour qu'ils en bénéficient à long terme.

Il y a des choses comme de la formation, des contrats d'entretien, du développement, la participation à la construction du pipeline. Ce sont là des avantages qui se concrétisent dès aujourd'hui. À l'avenir, il y aura d'autres façons d'assurer des avantages à long terme aux Autochtones.

Senator Enverga: In a sense you believe that in the long run this national corridor would benefit our indigenous peoples, right?

Mr. Bloomer: Yes, it comes down to, in a national corridor, what are the agreements that I presume the government would negotiate with First Nations to acquire this corridor? Then if it's multi-use, there would be compound benefits potentially. It all depends on what the transactions would be in developing this corridor with First Nations.

The Chair: I have a couple of questions. I read a couple of news reports that, if Keystone XL gets built — authority is being given to build it; that doesn't mean that it's going to get built, but if it gets built— we would not be able to actually have enough product to supply Canada East. Is that a fact, or is that fake news?

Mr. Bloomer: Well, I think the question is: Do we have enough pipeline now, with the pipelines that are approved? The statistics are that, with the current pipeline approvals — and they are going to be built over a period of time here — the forecast for production of oil is that, by 2020, it will fill that capacity. An extra 1.2 to 1.3 million barrels a day will come on stream.

Pipelines need operating capacity, so, if you have a capacity for X thousand barrels a day, you are not going to move that every day. You're going to need time to maintain the pipeline. It's going to be down; then it's going to be up. So you need an operating capacity.

I would say that, for the near term, the pipeline capacity will be filled by incremental production, but I think that, from an industry perspective, that's a moment-in-time look at it. If we look 10 years out, if we look at how long it takes to get pipelines approved and then built, we need to take into consideration longer term. These new pipelines are going to be moving incremental production primarily from oil sands, but the basin is evolving. We're seeing terrific developments in a massive resource on the border of Alberta and B.C, with the Montney and the Duvernay formations. These are world-class resources that have hundreds of TCF of gas and billions of barrels of NGL and light crude. Over a 10-year time span, the results and the technologies being applied, these are competitive with U.S. basins. To develop those resources, we're going to need new pipeline capacity to move it to new markets.

Energy East is a longer-term piece. It's still in process. But what the future brings from the Western basin could be quite large and of tremendous economic benefit to Canada, and it will need new pipelines in the future.

Le sénateur Enverga : D'une certaine façon, vous croyez qu'à long terme, ce corridor national profiterait aux peuples autochtones, n'est-ce pas?

M. Bloomer : Oui, mais cela dépend des ententes que le gouvernement négociera avec les Premières Nations pour l'acquisition de ce corridor national. S'il a des usages multiples, il pourrait y avoir d'autres avantages connexes. Tout dépend des négociations qui mèneront à l'établissement de ce corridor avec les Premières Nations.

Le président : J'ai quelques questions à poser. Je lis dans les journaux que si le projet Keystone XL va de l'avant — on est en train d'en autoriser la construction, et cela ne veut pas dire qu'il sera construit, mais s'il l'est —, nous n'aurions même pas assez de produits pour approvisionner l'oléoduc Énergie Est. Est-ce un fait avéré ou une fausseté?

M. Bloomer : Eh bien, je pense que la question est la suivante : avons-nous suffisamment de pipelines en ce moment, compte tenu des projets qui sont approuvés? Selon les statistiques et compte tenu des approbations de projets actuelles, puisque la construction de pipelines prend un certain nombre d'années, l'estimation de la production pétrolière est telle qu'ils répondront à la demande d'ici 2020. La production augmentera de 1,2 à 1,3 million de barils de pétrole par jour.

Les pipelines doivent avoir une certaine capacité d'exploitation, or s'ils ont une capacité de tant de milliers de barils par jour, ils ne transporteront pas cette quantité tous les jours. Il faut des périodes d'entretien. Il sera parfois arrêté et d'autres fois, il fonctionnera. Il faut donc une certaine capacité d'exploitation.

Je vous dirais qu'à court terme, la capacité des pipelines sera exploitée grâce à la production supplémentaire, mais du point de vue de l'industrie, ce n'est que le portrait de la situation à un moment en particulier. Dans une perspective de 10 ans, si l'on tient compte du temps qu'il faut pour qu'un projet de pipeline soit approuvé puis que celui-ci soit construit, il faut tenir compte des besoins à long terme. Ces nouveaux pipelines permettront de transporter la production supplémentaire, principalement des sables bitumineux, mais le bassin évolue. Nous voyons un potentiel formidable d'exploitation d'une ressource très abondante sur la frontière entre l'Alberta et la Colombie-Britannique, dans les formations de Montney et de Duvernay. Ce sont là des ressources de calibre international qui contiennent des centaines de Bpi3 de gaz et des millions de barils de GNL et de brut léger. D'ici 10 ans, grâce à l'avancement des technologies, ces bassins seront concurrentiels avec les bassins américains. Pour exploiter ces ressources, nous aurons besoin d'une plus grande capacité de pipelines pour les acheminer vers de nouveaux marchés.

Le projet Énergie Est s'inscrit dans une vision à long terme. Il poursuit son cours, mais le bassin de l'Ouest pourrait être très prometteur et procurer d'extraordinaires bénéfices économiques au Canada. Nous aurons besoin de nouveaux pipelines pour en profiter.

The Chair: If, 50 years ago, the politicians had decided to proceed with a national corridor all the way to Eastern Canada, would Energy East have already been in construction?

Mr. Bloomer: Well, bear in mind that a great majority of that Energy East pipeline is already built, and this is an incremental piece to the East. I can't speculate on whether or not that would have been something that would have occurred.

Senator Day: On your list of things that you had to consider, one of them was with respect to whether or not the pipeline was buried. I wonder if you could expand on the desirability of burying pipelines versus above-ground pipelines. What's happening? What's the future?

Mr. Bloomer: The vast majority of pipelines in Canada are buried. We often see pictures in the newspaper of above-ground pipelines, and those are usually pictures of the Alaska Highway pipeline. That pipeline is built above ground because it's going through a permafrost area, and it's a heated line and so on.

In Canada, I would say that virtually all of the pipelines, the major transmission pipelines, are buried, and that's standard practice.

Senator Day: You referred to the newly discovered basins in the West. Will that require fracking?

Mr. Bloomer: Yes. These are sandstone reservoirs, and these are long-reach horizontal wells. They are fracked wells, yes.

Senator Day: We heard lots of information, a few years ago, about the United States and the various basins that had been located and how fracking had changed the game entirely. Are these long-distance pipelines still going to be necessary, or will we see fracking in areas where there aren't huge basins discovered but where there can still be enough production locally, just from fracking that might be going on?

Mr. Bloomer: Today, in the Bakken in southeast Saskatchewan, and in the Cardium, in Alberta, there is fracking going on there, and those are producing. The production is being taken away in the existing pipelines. Wherever it's economic to do it, they'll do it.

Senator Day: I'm wondering if that impacts the long-term need for certain pipelines if you can have a production closer by and a shorter pipeline.

Mr. Bloomer: The resources are where the resources are, and, certainly, the next phase of development in the Canadian Western energy business is going to be in these reservoirs that run along the B.C.-Alberta border. They are being newly developed. So there's not a lot of infrastructure there yet, but it will need new infrastructure.

Le président : Si les politiciens avaient décidé il y a 50 ans de créer un corridor national jusque dans l'Est canadien, l'oléoduc Énergie Est serait-il déjà en construction?

M. Bloomer : Eh bien, n'oubliez pas que la plus grande partie de l'oléoduc Énergie Est est déjà construite et que ce projet vise à le prolonger vers l'est. Je ne peux pas deviner ce qui se serait passé ou non.

Le sénateur Day : Parmi les possibilités que vous deviez étudier, il y avait celle d'enfouir ou non le pipeline. Pourriez-vous nous parler un peu du bien-fondé ou non d'enfouir les pipelines plutôt que de les construire à la surface? Quelle est la tendance? Quel est l'avenir?

M. Bloomer : La grande majorité des pipelines au Canada sont enfouis. On voit souvent dans les journaux des photos de pipelines au-dessus du sol, et ce sont le plus souvent des photos du pipeline de la route de l'Alaska. Ce pipeline est construit au-dessus du sol parce qu'il traverse une zone de pergélisol et qu'il s'agit d'un oléoduc chauffé.

Au Canada, je dirais que pratiquement tous les pipelines, les grands pipelines de transmission, sont enfouis et que c'est la norme.

Le sénateur Day : Vous avez mentionné les bassins découverts récemment dans l'Ouest. Faudra-t-il avoir recours à la fracturation hydraulique pour les exploiter?

M. Bloomer : Oui. Ce sont des réservoirs de grès situés dans des puits horizontaux très en profondeur. Ce sont donc des puits exploités par fracturation hydraulique, oui.

Le sénateur Day : Nous avons entendu beaucoup d'information, il y a quelques années, au sujet des États-Unis, des divers bassins qu'ils ont découverts et de la façon dont la fracturation hydraulique a totalement changé la donne. Aurons-nous toujours besoin de ces pipelines de longue distance où y aura-t-il de la fracturation hydraulique là où l'on n'a pas découvert d'énormes bassins, mais où il pourrait y avoir assez de production locale grâce à la fracturation hydraulique?

M. Bloomer : Il y a actuellement de la fracturation hydraulique qui se fait dans la formation de Bakken, dans le sud-est de la Saskatchewan, ainsi que dans la formation de Cardium, en Alberta, qui sont exploitées. La production est transportée grâce aux pipelines existants. Partout où ce sera rentable de le faire, on le fera.

Le sénateur Day : Je me demande si cela aura une incidence sur la nécessité à long terme de certains pipelines, s'il peut y avoir de la production plus proche et qu'on peut se contenter d'un pipeline plus court.

M. Bloomer : Les ressources sont là où elles sont, et il est certain que la prochaine phase de développement énergétique dans l'Ouest canadien aura lieu dans ces réservoirs, qui longent la frontière entre la Colombie-Britannique et l'Alberta. On commence à peine à les exploiter. Il n'y a donc pas encore beaucoup d'infrastructures là-bas, mais on aura besoin de nouvelles infrastructures.

Senator Day: Are you aware of anywhere in Canada where there has been work done in the past in creating a right-of-way that hasn't been fully utilized? Maybe it was used for rail but wide enough that they could put a pipeline along beside the rail line. The work had already been done. It's gone through indigenous communities, or the environmental impact studies have been completed. So there would be a lot of saving of time, energy and money if another service — whatever it might be, it might be a transmission line for oil but it might also be telecommunications.

Are you aware of any existing situation that you could tap into or one of your member companies could tap into now and save years of going through the regulatory process?

Mr. Bloomer: I'd have to say that we're not aware of anything of significant magnitude. I think that, on some of the old short-haul railroads in Saskatchewan and so on, there's some right-of-way, but, if that were the case, it doesn't eliminate the regulatory process to utilize those lands for new infrastructure, specifically pipelines. You still have to go through all of the regulatory process anyway. It doesn't mitigate any of that.

Senator Day: I would assume, from your association, that the Energy East pipeline is something you would like to see happen?

Mr. Bloomer: Like to see happen, that's a corporate decision, really, by TransCanada. Whatever transpires there, whatever is built there, would be built in the safest way and operated in the safest way, and, if it's serving a market that has the economics there, that will be served in a safe way and will be managed appropriately through the life cycle of that pipeline.

Senator Day: Assuming all of that that you have just described is positive, how many years would you anticipate it would take to see Energy East pipeline down to Saint John, New Brunswick?

Mr. Bloomer: I don't really have a crystal ball on that, but I would say it's a few years.

Senator Day: A few being ten, three?

Mr. Bloomer: I think that, according to the NEB process that's forecast now, it is going to be somewhere in 2025 where we get some sort of decision, and then you would have to build it. It's that far out.

Senator Day: My final question on Energy East was: They have to start all over again on the process because of a conflict or a perceived conflict of interest or potential conflict of interest. Who pays for all of those costs?

Le sénateur Day : Savez-vous s'il y a déjà eu des efforts réalisés où que ce soit au Canada pour créer un droit de passage qui n'est pas pleinement utilisé? Il peut avoir été utilisé pour la construction de voies ferrées, mais il serait assez large pour qu'on construise un pipeline à côté. Le travail serait donc déjà fait. On aurait consulté les groupes autochtones, ou les études d'impact sur l'environnement seraient déjà terminées. On pourrait donc économiser beaucoup de temps, d'énergie et d'argent si ce tracé sert déjà pour un autre service, quel qu'il soit, qu'il s'agisse d'une ligne de transmission pour le transport de pétrole ou les télécommunications.

Y a-t-il, à votre connaissance, de tels corridors qui existent, dont vous ou vos sociétés membres pourraient profiter dès maintenant pour s'épargner des années de démarches réglementaires?

M. Bloomer : Je dois dire qu'il n'y a rien de tel de très grande ampleur, à notre connaissance. Je pense qu'il y a déjà des droits de passage le long de certaines anciennes voies ferrées de courte distance, en Saskatchewan en particulier, mais si tel est le cas, cela n'élimine en rien les démarches réglementaires nécessaires pour pouvoir utiliser ces terres afin de construire de nouvelles infrastructures, particulièrement des pipelines. Il faudrait de toute façon suivre tout le processus réglementaire. Nous ne pourrions pas y échapper.

Le sénateur Day : Je présume que votre association souhaiterait que le projet d'oléoduc Énergie Est se concrétise?

M. Bloomer : Qu'il se concrétise? C'est vraiment une décision qui relève de TransCanada. Tout ce qui en ressortira, tout ce qui sera construit dans le cadre de ce projet le sera de la façon la plus sûre possible, et il sera exploité de la façon la plus sûre possible. S'il sert un marché doté des outils économiques nécessaires, il sera servi de manière sécuritaire et sera géré adéquatement pendant tout le cycle de vie du pipeline.

Le sénateur Day : À supposer que tout ce que vous venez de décrire soit positif, combien d'années faudrait-il, selon vous, pour que l'oléoduc Énergie Est se rende jusqu'à Saint John, au Nouveau-Brunswick?

M. Bloomer : Je n'ai pas vraiment de boule de cristal, mais je dirais que cela prendra quelques années.

Le sénateur Day : Voulez-vous dire trois ans, dix ans?

M. Bloomer : Je pense que selon le processus prévu pour l'examen de l'ONE, la décision se prendrait quelque part autour de 2025, après quoi il faudrait le construire. Ce n'est pas pour demain.

Le sénateur Day : Voici ma dernière question sur le projet Énergie Est : les promoteurs ont dû recommencer le processus au complet en raison d'un conflit ou d'une apparence de conflit d'intérêts ou d'un potentiel de conflit d'intérêts. Qui paie pour tous ces coûts?

You talk about the millions of dollars in the regulatory process. The regulator had a conflict of interest. This is a regulator that had people sitting in judgment who shouldn't have been. But does industry still just have to pay those costs, or is there some compensation?

Senator Massicotte: I think Nova Scotia should pay for it.

Mr. Bloomer: There's no compensation for that. The industry pays for those costs. The industry pays, through levies for the NEB and the costs incurred in those things, in addition to the proponents developing their engineering, their application to the NEB and all of the consultation and everything else that goes around it. It's really for the proponent. The industry does, through the levies, fund the NEB.

The Chair: Any other questions? If not, Mr. Bloomer, thank you very much for your testimony today.

Mr. Bloomer: Thank you.

The Chair: Thanks for agreeing to come before us. Very enjoyable. Thanks very much.

Mr. Bloomer: Likewise. I really appreciate the opportunity.

The Chair: Meeting adjourned.

(The committee adjourned.)

On parle là de millions de dollars en démarches réglementaires. L'organisme de réglementation a eu un conflit d'intérêts. Certains de ses membres décisionnaires n'auraient pas dû participer à la décision concernant ce projet. Mais est-ce que c'est seulement l'industrie qui doit en absorber les coûts ou y aura-t-il une quelconque forme d'indemnisation?

Le sénateur Massicotte : Je pense que la Nouvelle-Écosse devrait payer pour cela.

M. Bloomer : Il n'y a pas d'indemnisation prévue. C'est l'industrie qui absorbe ces coûts. Elle les absorbe par les cotisations versées à l'ONE et les coûts associés aux démarches. Il y a aussi toutes les sommes investies par les promoteurs en ingénierie, ainsi que les coûts associés à la demande présentée à l'ONE, aux consultations et à tout ce qui entoure ce genre de projet. C'est vraiment le promoteur qui les absorbe. Mais l'industrie finance aussi l'ONE, par le versement de cotisations.

Le président : Y a-t-il d'autres questions? Sinon, monsieur Bloomer, je vous remercie beaucoup de votre témoignage d'aujourd'hui.

M. Bloomer : Merci.

Le président : Je vous remercie d'avoir accepté de comparaître devant nous. C'était très agréable. Merci beaucoup.

M. Bloomer : C'était un plaisir pour moi aussi. Je vous remercie beaucoup de m'en avoir fourni l'occasion.

Le président : La séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Thursday, April 6, 2017

The Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce met this day in public 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; and, in camera, for the considerations of a draft agenda (future business).

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 in the room or listening via the Web.

I am David Tkachuk, the chair of the committee. Today is our fifteenth meeting on the subject of our study on the development of a national corridor as a means of enhancing and facilitating commerce and internal trade.

We originally had two witnesses scheduled for this morning. However, the clerk advised us late last evening that unfortunately Stephen Laskowski, Senior Vice President of the Canadian Trucking Association, was ill and at the hospital. We send Mr. Laskowski our best wishes.

OTTAWA, le jeudi 6 avril 2017

Le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce se réunit aujourd'hui, à 10 h 34, en séance publique, 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, puis il passera ensuite à huis clos pour examiner une ébauche de rapport (travaux futurs).

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, président du comité. Nous tenons aujourd'hui notre cinquième réunion dans le cadre de notre étude sur la création d'un corridor national afin d'améliorer et de faciliter le commerce et les échanges.

Nous devions entendre deux témoins, mais la greffière nous a avisés tard hier soir que, hélas, Stephen Laskowski, premier vice-président de l'Alliance canadienne du camionnage, avait été hospitalisé. Nous lui souhaitons un prompt rétablissement.

We do, however, have by video conference, from Edmonton, Simon O'Byrne, Vice President of Planning with Stantec. Stantec is a provider of professional services in the area of infrastructure and facilities for clients in the public and private sectors. The company's services include planning, engineering, architecture, interior design, landscape architecture, surveying and geomatics, project management, environmental science and project economics for infrastructure, and facility projects.

Nous sommes toutefois en mesure d'entendre notre deuxième témoin, par vidéoconférence, d'Edmonton : Simon O'Byrne, vice-président de la planification à Stantec. Stantec est un fournisseur de services professionnels dans le domaine de l'infrastructure et des installations pour des clients du secteur public et du secteur privé. Les services de l'entreprise incluent la planification, l'ingénierie, l'architecture, l'architecture d'intérieur, l'architecture de paysage, l'arpentage et la géomatique, la gestion de projet, la science environnementale et l'économie de projets concernant l'infrastructure et les installations.

Mr. O'Byrne, thank you for being with us today at an early hour in Edmonton. Please proceed with your opening remarks, after which we will go to our question-and-answer session.

Monsieur O'Byrne, nous vous remercions d'avoir accepté de témoigner aujourd'hui, alors qu'il est très tôt à Edmonton. À vous la parole pour prononcer vos remarques d'ouverture. Après quoi, nous passerons à notre séance de questions et de réponses.

Simon O'Byrne, Vice President, Planning, Stantec: Good morning. I am happy to present today to the committee. Are you able to see the PowerPoint presentation that I sent yesterday?

Simon O'Byrne, vice-président, Planification, Stantec : Bonjour, je suis heureux de pouvoir témoigner devant le comité. Êtes-vous en mesure de voir la présentation PowerPoint que j'ai envoyée hier?

The Chair: Yes. We have printed copies of it.

Le président : Oui. Nous en avons des versions imprimées.

Mr. O'Byrne: I wasn't sure how we can toggle forward, but I will start with the presentation. I will talk quickly about who Stantec is, myself, and also about the national corridor study. I have reviewed some of the work that has been done already, and I will provide comments on it.

M. O'Byrne : Je ne savais pas bien comment je pourrais passer d'une diapo à l'autre, mais je vais commencer la présentation. Je vais parler brièvement de Stantec comme entreprise, de mon expérience personnelle, ainsi que de l'étude sur le corridor national. J'ai examiné une partie du travail déjà effectué et j'aurai quelques commentaires à formuler à ce sujet.

Stantec is a company that started in here Edmonton. It is a company that is very focused on creating communities and designing with community in mind in terms of how we operate. We have 22,000 employees globally. We have had 63 years of uninterrupted profitability, and we are a rather large company in the sense that we are one of the 15 largest engineering and architectural firms on the planet. We have about 400 offices worldwide.

Stantec est une société qui a été établie ici, à Edmonton. L'entreprise cible la création de communautés et la conception sans perdre de vue les communautés. C'est ainsi que nous fonctionnons. Nous avons 22 000 employés dans le monde, 63 ans de profits ininterrompus, et nous sommes une assez grande société, dans la mesure où nous comptons parmi les 15 plus grosses sociétés de génie et d'architecture au monde. Nous comptons quelque 400 bureaux de par le monde.

We are driven by four key values that define our company. One is putting people first, which is simply focusing on our staff. We are not in the widget business; we are in the people business, and having the best people.

Nous avons quatre valeurs clés qui définissent notre société. La première est de donner la priorité aux gens, c'est-à-dire de nous attacher à notre personnel. Nous ne sommes pas une affaire de gadgets, mais une affaire de personnes, l'idée étant d'avoir les meilleures personnes.

Another is doing what is better together in the sense that we focus on not being a siloed company but rather on having a lot of cooperation within the company and doing what is right.

Une autre valeur à laquelle nous tenons est celle de faire mieux, ensemble, dans la mesure où nous nous attachons à ne pas travailler en silo, mais plutôt à beaucoup coopérer au sein de la société et à faire les choses comme il faut.

We are a strong company in terms of our commitment to safety culture and ethics. All of our staff receive hours a year of safety and ethical training. It is a real core part of our business.

Nous tenons beaucoup aussi à une culture de sécurité et de respect de l'éthique. Tout notre personnel bénéficie de plusieurs heures de formation chaque année en matière de sécurité et de déontologie. C'est une partie essentielle de notre façon de faire des affaires.

Our last key value is that we are driven to achieve in the sense that we are driven to a commitment to excellence.

Notre dernière valeur clé est notre détermination à réussir, dans la mesure où nous sommes résolus à exceller.

Stantec has about 18,500 staff in North America; about 2,000 people in Europe and the Middle East; about 1,000 in Asia, Australia and New Zealand; and about 500 people in South America. We are in about 14 different sectors. If this project were to proceed, Stantec has a lot of depth and breadth of knowledge in that area.

I have a couple of roles. One is Head of Planning at Stantec; the other is Head of Community Development across Canada. I have been at Stantec for about 16 years, and I have about 18 years of experience. I have worked on projects and have been the project manager on large, multidisciplinary projects that are similar to what you are trying to do here. The most significant one of relevance to this was the Lower Athabasca Regional Plan for the northeast portion of Alberta. It looked at multi-use trail corridors and how to strike an appropriate balance between development of the oil sands and environmental, social and economic considerations. It was a long-range plan to look at all the different land uses and the numerous tradeoff decisions governing northeast Alberta, which is where the oil sands are located and other important communities and infrastructure.

I have also worked on other large regional plans with similar corridors; for example, around Winnipeg and Edmonton, the capital region plans with respect to both cities.

With respect to this, we have looked at it and there are so many different things to consider in terms of the geographic considerations. We have looked at where the alignment goes. I think what has been prepared in the U of C study at first blush seems logical and makes sense. However, I would recommend that it be looked at in stages.

We recommend strong support for pursuing something like this. I think it is very much in Canada's economic best interest.

I would also recommend that it needs to be done through a cumulative-effects management model of decision making in terms of picking the best route to take through the near North and the Far North.

One of the considerations, of course, is that you are going through the Canadian Shield, principally, and a substantial amount of permafrost. This means all kinds of engineering design considerations. You would need to bust up a lot of Canadian Shield to create the aggregate for all-season roads. The cost to doing that is quite high. You need quite a lot of energy to do that. It needs careful consideration because where you are going is basically where Canada is also water-rich, so you are crossing numerous lakes, creeks and rivers and you have to spend a huge amount of time figuring out how to mitigate environmental, social and economic costs and how to handle those.

Stantec compte quelque 18 500 employés en Amérique du Nord; approximativement 2 000 en Europe et au Moyen-Orient; à peu près un millier en Asie, en Australie et en Nouvelle-Zélande; et environ 500 en Amérique du Sud. Nous travaillons dans quelque 14 secteurs différents. Si ce projet va de l'avant, Stantec a des connaissances approfondies et variées en la matière.

Je porte deux chapeaux : je suis chef de la planification à Stantec et chef du développement communautaire au Canada. Je travaille à Stantec depuis environ 16 ans, et je compte quelque 18 années dans le métier. J'ai travaillé à différents projets et j'ai assumé la gestion de grands projets multidisciplinaires similaires à celui que vous envisagez. Celui qui se rapprochait le plus de ce corridor national était le plan régional pour le cours inférieur de l'Athabasca dans le nord-est de l'Alberta. Il étudiait des corridors de sentiers polyvalents et la façon d'établir un équilibre approprié entre l'exploitation des sables pétrolifères et les considérations environnementales, sociales et économiques. Il s'agissait d'un plan à long terme pour tenir compte des multiples utilisations des terres, ainsi que des nombreuses décisions de compromis pour la gouvernance du nord-est de l'Alberta, région où se trouvent les sables pétrolifères, ainsi que d'autres communautés et infrastructures importantes.

J'ai aussi travaillé à d'autres plans régionaux importants avec des corridors similaires, autour de Winnipeg et d'Edmonton, par exemple, pour les plans de la région de la capitale des deux villes.

En ce qui concerne le corridor que vous étudiez, nous avons envisagé la question et constaté qu'il y avait énormément de considérations d'ordre géographique dont il faudrait tenir compte. Nous avons regardé le tracé prévu. À première vue, ce qui a été préparé dans l'étude de l'Université de Calgary semble logique et sensé. Je recommanderais toutefois que l'on étudie le projet par étapes.

Nous recommandons un soutien résolu pour un projet de ce type, qui est, à mon avis, vraiment dans l'intérêt de l'économie canadienne.

D'autre part, il faudrait, selon moi, adopter un modèle de prise de décisions axé sur la gestion des effets cumulatifs pour choisir le meilleur tracé afin de traverser le Nord rapproché et le Grand Nord.

Une des choses à garder à l'esprit est que l'on traverse essentiellement le Bouclier canadien et qu'il y a une bonne quantité de pergélisol. Cela entraîne toute une série de contraintes en matière de génie. Une bonne partie du temps, il faudrait faire éclater le Bouclier canadien pour créer l'agrégat de routes toutes saisons. C'est coûteux, parce qu'il faut énormément d'énergie pour ce faire. L'une des raisons pour lesquelles le tracé doit être mûrement réfléchi est qu'il coïncide essentiellement avec les richesses aquatiques du Canada, si bien que l'on traversera de nombreux lacs, ruisseaux et rivières et que l'on devra consacrer énormément de temps et d'efforts à atténuer les coûts environnementaux, sociaux et économiques et à réfléchir à la meilleure façon de les gérer.

You also have to look at some of the unintended consequences. When you develop a corridor like this, one of the things you do is create access, and by creating and opening up access, some of the unintended consequences are that you permit a lot more cut lines to be created for seismic testing and forestry. What happens is those corridors become ways in for people to go hunting, but they also impact species, such as woodland caribou, which is an endangered species in the boreal forest, and that species is vulnerable to wolves. They are okay as long as they are in thick bush, but when you create cut lines, you provide highways into these areas for wolves. Those are the things that can be mitigated, but they have to be done through smart, considerate design.

Il faut examiner aussi les conséquences inattendues. Lorsqu'on développe un corridor comme celui-ci, l'une des choses que l'on fait c'est de créer un accès, et en créant et en ouvrant cet accès, on permet à un plus grand nombre de bandes défrichées d'être créées pour des essais sismiques et l'industrie forestière. Par conséquent, ces corridors permettent aux gens d'aller chasser, ce qui a une incidence sur différentes espèces, comme le caribou des bois, qui est une espèce menacée d'extinction dans la forêt boréale en plus d'être vulnérable à la prédation par les loups. Ces animaux sont protégés tant et aussi longtemps qu'ils peuvent se cacher dans des buissons denses, mais dès que l'on défriche, c'est comme si on ouvrait des autoroutes dans ces secteurs pour les loups. Voilà le genre de choses qui peuvent être atténuées, mais cela doit se faire de façon réfléchie au moment de la conception.

With all the waterways that you are crossing, you also have to look at how to use best practices so that fish habitat are not mitigated, so you don't have things like hanging culverts, which can prevent fish from migrating.

En raison de tous les cours d'eau qui seront traversés, il faut aussi songer aux pratiques exemplaires afin de ne pas mettre en danger les habitats du poisson; il faut donc éviter le genre de choses comme les ponceaux suspendus, qui peuvent empêcher la migration du poisson.

We also have to look at what happens when you have access. For example, one of the positive things that can happen is that recreational opportunities increase, which also means more tourism opportunities. This sounds great and it is, but one of the trade-offs, if it is not done appropriately, is that you can have erosion in areas where you don't want to have erosion. That is a big consideration.

Il faut aussi réfléchir à ce qui se produit lorsqu'on a accès. Par exemple, parmi les éléments positifs, il y a l'augmentation des activités récréatives, qui se traduit également par une hausse des activités touristiques. Cela semble merveilleux et ce l'est, mais en contrepartie, si c'est mal fait, il peut y avoir érosion dans des zones où il faut éviter l'érosion. Il faut tenir compte de tout cela.

We also have to look at the linear disturbance and how to pick corridors that would mitigate against having the linear disturbance on the land and land use conflicts.

Il faut aussi réfléchir à la perturbation linéaire et à la sélection des corridors pour éviter ce type de perturbation et les conflits avec l'aménagement du territoire.

Of course there are traditional land uses, so presumably the corridor would avoid going through First Nations. However, just because it's not touching reserve lands doesn't mean it's not touching traditional use lands. You have to be very careful to spend a lot of time contemplating traditional use lands and how you disrupt those.

Bien sûr, il y a aussi les utilisations foncières traditionnelles. Par conséquent, on peut s'attendre à ce que le corridor évite de passer sur les territoires des Premières Nations. Toutefois, même si ces aménagements ne touchent pas les terres de réserve, cela ne veut pas dire qu'il ne touche pas les territoires à usage traditionnel. Il faut être très prudents et passer beaucoup de temps à examiner l'utilisation traditionnelle du territoire pour éviter les perturbations.

We are a big proponent of the need for the cumulative-effects management approach to decision making. We have a lot of experience doing that. We are not the only firm that does this, but it is a key aspect to making a decision as you think about the consequences to air, land, surface water and groundwater and how to model that in a cumulative-effects approach.

Nous sommes très en faveur d'un processus décisionnel axé sur une approche de gestion des effets cumulatifs. Nous avons beaucoup d'expérience à cet égard. Nous ne sommes pas la seule entreprise qui fonctionne ainsi, mais c'est un élément clé de la prise de décisions qui permet de réfléchir aux conséquences pour l'air, la terre, l'eau de surface et l'eau souterraine ainsi qu'à la façon de modéliser le tout dans une approche des effets cumulatifs.

You also have to think about what this means in terms of fire. Where you are adding more humans to the environment, you increase the chance of fire in the boreal forest, but you also increase your ability to fight forest fires. As we have a warmer environment coming to us and much more climate variability, the boreal forest is more vulnerable in the future than it has been in the past regarding forest fires. We can fight those better if we have corridors like this.

Il faut aussi tenir compte de ce que cela représente en termes d'incendies. Quand on ajoute une population humaine accrue à l'environnement, on augmente les chances d'incendies dans la forêt boréale tout en augmentant également notre capacité de lutter contre ces incendies. Puisque le climat se réchauffe et que l'environnement deviendra plus variable à l'avenir, la forêt boréale sera plus vulnérable aux incendies que par le passé. Le fait d'avoir de tels corridors nous permettra de mieux lutter contre les incendies.

As we know, it takes years to create that social licence. It is critical to start early. What businesses need is certainty in order to make an investment. So we strongly feel that a corridor like this is needed, particularly as a means to getting access to tidewater.

Comme vous le savez, il faut des années avant d'obtenir l'adhésion sociale. Il est donc essentiel de commencer tôt. Les entreprises en ont certainement besoin en vue de faire des investissements. Par conséquent, nous croyons fermement à la nécessité d'un corridor comme celui-ci, surtout pour permettre l'accès à un port de mer.

The spread right now between Brent and Western Canada Select for oil is about $21 billion a year. That is just the direct spread. If you look at the quantity of oil production in Canada and the current spread between the two prices, if we were selling our oil at Brent prices versus Western Canada Select, we would be selling oil for about $21 billion more a year. If you think about the economic multipliers of selling your oil for that much more, what that means to government revenue and to families in terms of jobs and businesses is enormous. The spread is enormous. If we can get access to tidewater, it makes an enormous difference economically.

L'écart de prix à l'heure actuelle entre le Brent et le Western Canada Select se traduit par environ 21 milliards de dollars par année. Et il ne s'agit que de l'écart de prix direct. Si on songe à la quantité de production de pétrole au Canada et à l'écart actuel entre ces deux prix, cela signifie que si nous vendions notre pétrole au prix du Brent et non pas à celui du Western Canada Select, nous pourrions générer environ 21 milliards de dollars de plus annuellement. Si on pense à l'effet multiplicateur sur l'économie de vendre son produit à un prix plus élevé, cela se traduirait par une hausse considérable des recettes pour le gouvernement et les familles en tenant compte des emplois et des chiffres d'affaires. Cet écart est faramineux. L'accès à un port de mer ferait toute la différence du point de vue économique.

It also means that First Nations will receive a lot more opportunities as well. If you look at some of the First Nations in and around the oil sands, they benefit from having numerous First Nations businesses and high levels of employment. For example, Fort McKay has an unemployment rate that is below full participation. In fact, they employ a couple hundred people who are not even part of the reserve because they have so many jobs and businesses related to the oil sands. Those things are only made possible by making investments in big corridors, such as the one Alberta did with Highway 63 upgrades, which really facilitated the development of the oil sands.

Cela signifie également que les Premières Nations bénéficieront aussi de bien plus de possibilités. On a qu'à penser à certaines Premières Nations dans la région des sables pétrolifères et aux alentours, qui comptent de nombreuses entreprises autochtones et de hauts niveaux d'emploi. Par exemple, le taux d'emploi à Fort McKay est inférieur à la pleine participation. De fait, ils emploient quelques centaines de personnes qui n'habitent même pas la réserve parce qu'il y a tellement d'emplois et d'entreprises liés au secteur des sables pétrolifères. Ce genre de choses ne peut être possible que par des investissements dans les grands corridors, comme l'a fait l'Alberta avec la mise à niveau de l'autoroute 63, laquelle a véritablement facilité le développement du secteur des sables pétrolifères.

We also have to look at what a corridor like this does to providing better access for First Nations. One of the big problems we have in northern Ontario where there is the highest concentration of boil water advisories, those areas have poor access, sometimes fly in, fly out access. So the cost of sending in equipment, technicians, et cetera, is prohibitive. That is one of the reasons that contributes to the boil water problem that we have in First Nations. We can fix that with better access. We can also and increase their probability of having economic development and reduce the cost of providing housing and other essentials.

Il faut aussi songer à la façon dont un corridor comme celui-là facilite l'accès des Premières Nations. L'un des grands problèmes qu'on a dans le Nord de l'Ontario, là où il y a la plus importante concentration d'avis d'ébullition de l'eau, ces régions sont difficilement accessibles, parfois elles ne le sont que par avion. Donc, le coût d'envoi d'équipement, de techniciens, et cetera, est prohibitif. C'est l'une des raisons qui contribuent au problème de salubrité de l'eau dans certaines Premières Nations. Il peut être réglé si l'accès est facilité. On peut aussi accroître leur possibilité de développement économique, et réduire le coût de la construction de logements et de la fourniture d'autres produits essentiels.

In terms of resiliency, one of the big focuses we need to consider is how climate change will affect the boreal forest where this corridor will be located. Pine beetles will increase as we have warming, so the health of boreal forest is critical. That also means that some portions of this area that would be harvestable forest may not be harvestable in decades to come if those trees are to be taken out by the pine beetle. Like they did in northern British Columbia around Prince George when the pine beetles were coming, they actually accelerated taking own down the trees. While there was still some value in the trees, they took them down

Pour ce qui est de la résilience, l'une des grandes questions à laquelle il faut réfléchir, c'est l'incidence qu'aura le changement climatique sur la forêt boréale que traversera ce corridor. Le dendroctone du pin élargit son rayon d'action au fur et à mesure du réchauffement, si bien que la santé de la forêt boréale pourrait être en péril. Cela signifie aussi que certaines parties de la forêt qui seraient exploitables pourraient ne plus l'être dans quelques décennies si ces arbres sont attaqués par le dendroctone du pin. Dans le Nord de la Colombie-Britannique, autour de Prince George, l'arrivée du dendroctone du pin a accéléré

and tried to get ahead of the pine beetles. That same type of consideration has to be made as we think about climate change and resiliency. We also have to think about resiliency as it relates to staffing along the corridor as well.

Economic development is one of the biggest drivers. I think that is self-evident, as you have had multiple days of considering this.

In terms of project delivery and funding, we would definitely recommend a P3 model, not necessarily a traditional P3 model but a variation of that. There has to be some degree of shared risk between the private sector and government, but I would suggest doing this corridor in stages and picking the stages that are the most economically viable, particularly from Alberta and Saskatchewan to the West, to tidewater, and then expand it from there towards Churchill and northern Ontario and the Ring of Fire.

We would look at those corridors where the economics of a P3 model would work immediately. That would be a low-hanging fruit, where you would be able to get money from the private sector more readily. Then look at the different models that could be used in terms of how it could be set up and financed. I can expand on this further if you have questions.

The last slide that I wanted to finish on was about some of the next steps and what is needed in terms of further engineering and planning. Obviously a step like this is a multi-year exercise. It requires a multidisciplinary approach. It requires looking at everything from how you do First Nations and Metis consultation to doing the environmental consultation along this corridor. In my mind, if we could get something like this set up and pave the way so when we do need to build pipelines or 500 kV lines, we would be able to do that in a timely fashion and provide certainty to businesses and provide and capture the economic opportunities available to Canada in the North between our mining, forestry, oil and gas, and energy sectors.

With that, I want to stop and open it up for questions.

The Chair: Thank you very much.

Senator Black: Thank you, sir, for your presentation. As an Alberta senator, I want to underline your comments around the importance of Stantec to the development of Alberta historically. The company is well respected and we are very pleased to have you giving this presentation this morning.

Sir, I take from what you have said that you support the concept that it's complicated. However, from an engineering point of view, do you believe that it could be done?

Mr. O'Byrne: Very strongly I feel that it can be done, but proper analysis has to be done and you have to look at things through a cumulative-effects approach to decision making, which

l'abattage des arbres. On les a abattus quand ils avaient encore une certaine valeur pour ne pas les laisser à la merci de ces ravageurs. Le même genre de réflexion s'impose au sujet du changement climatique et de la résilience. Il faut aussi songer à la résilience à l'égard de la dotation tout au long du corridor.

Le développement économique fait partie des plus importants catalyseurs. Je pense que cela va de soi, et vous avez eu beaucoup de temps pour le constater.

Pour ce qui est de la livraison et du financement du projet, nous recommanderions sans réserve un modèle PPP, pas nécessairement le PPP traditionnel, mais quelque chose du genre. Il faut une certaine mesure de partage des risques entre le secteur privé et le gouvernement, mais je pense qu'il serait bon de créer ce corridor par étapes, et de choisir les étapes qui sont le plus rentables économiquement, particulièrement de l'Alberta et de la Saskatchewan vers l'Ouest, vers l'océan, et ensuite vers Churchill, le Nord de l'Ontario et le Cercle de feu.

Nous nous intéresserions à ces corridors où les facteurs économiques d'un modèle PPP seraient immédiatement efficaces. Ce serait un objectif facile, pour lequel il serait plus aisé d'obtenir des fonds du secteur privé. Ensuite, on pourra s'intéresser aux différents modèles qui pourraient être appliqués au regard de la manière dont ils pourraient être conçus et financés. Je pourrai en parler plus longuement si vous avez des questions là-dessus.

La dernière diapositive, avec laquelle je voulais terminer, porte sur les prochaines étapes et les besoins en matière d'ingénierie et de planification. Bien évidemment, il s'agit là d'un exercice pluriannuel qui requiert une approche multidisciplinaire. Il faut penser à tout, du mode de consultation des Premières Nations et des Métis à la consultation environnementale sur le trajet de ce corridor. Je pense que si on pouvait faire tout cela et préparer la voie de sorte que, quand le moment sera venu de construire des oléoducs ou des lignes électriques de 500 kilovolts, nous puissions le faire rapidement et ainsi offrir des garanties aux entreprises tout en créant et exploitant les débouchés économiques du Nord canadien, entre nos secteurs minier, forestier, pétrolier, gazier et énergétique.

Sur ce je vais m'arrêter et passer aux questions.

Le président : Merci beaucoup.

Le sénateur Black : Je vous remercie monsieur pour votre exposé. À titre de sénateur de l'Alberta, j'aimerais souligner vos observations sur l'importance de Stantec dans le développement historique de l'Alberta. Cette société est très respectée, et nous sommes très heureux que vous puissiez nous présenter cet exposé ce matin.

D'après ce que vous avez dit, j'en conclus que vous appuyez le concept, mais que c'est complexe. Toutefois, du point de vue de l'ingénierie, estimez-vous que cela est faisable?

M. O'Byrne : Je crois fermement que cela peut se faire, mais il faut d'abord mener des analyses valables tout en tenant compte de l'approche des effets cumulatifs pour fonder les décisions, et c'est

we do. Where you will pick the corridor will be science and evidence based, but there are numerous tradeoffs. Some corridors might have larger environmental issues but don't have social issues and vice versa.

I strongly encourage something like this be done for the Canadian economy. The trouble with something like this is it requires a lot of effort, coordination and political champions. I think the Senate is a phenomenal and great place to start.

Senator Black: When you talk about this concept of a cumulative-effect management process, is that a Stantec term or an industry term?

Mr. O'Byrne: That is an industry term. For example, the energy sector got together and funded CEMA, Cumulative Environmental Management Association, of which the Government of Alberta put in 10 per cent of the funding, and 90 per cent of the funding came from industry. They spent anywhere from $5 million to $10 million on science around the oil sands to look at it holistically rather than look at this new oil sands project in isolation, let's look at it in its entirety. If we add one more, what does that do to the groundwater, to CO_2 and NO2, air disturbances and social licence? Look at it more holistically. It is a much more holistic model to doing it. Stantec uses that terminology and has experts in it, but we would not be the only big engineering firm that would have a depth and breadth of experience in that regard.

Senator Black: To simplify what you have just said, starting for me, and for the folks watching across Canada, you are saying that we need to create a big to-do list and then work through the list, checking off what needs to be done and analyzing the effects of the other items on the to-do list.

Mr. O'Byrne: Yes. Because it is such a large project in the billions of dollars in terms of the type of capital that would be invested both in terms of studies and the physical aspect of constructing something like this, I would start in principle by saying this is the general corridor that we would like to examine, and then doing it in the stages that are the most economically viable and expand it incrementally once you have success to build upon. That way, the initial costs are in the millions as opposed to the billions of dollars. I think there would be quite a bit of interest as there was in the CEMA example that I provided, where industry could come to the table. In that example, they were providing 85 or 90 per cent of the funding, and government was doing 10 to 15 per cent. The ROI is excellent in terms of governments spending 10 or 15 cents on the dollar and having huge economic returns

Senator Black: Tremendous presentation, sir. Thank you.

ce que nous faisons. L'emplacement du corridor sera fondé sur des données scientifiques et probantes, mais cela entraînera de nombreux compromis. Certains corridors peuvent poser de plus grands problèmes environnementaux, mais soulever moins de problèmes sociaux et vice-versa.

J'encourage fortement ce type d'initiative pour l'économie canadienne. Le problème, c'est que cela nécessite énormément d'efforts, de coordination et de champions à l'échelle politique. Je pense que le Sénat est un excellent point de départ.

Le sénateur Black : Quand vous soulevez cette question de processus de gestion des effets cumulatifs, est-ce un terme propre à Stantec ou bien un terme de l'industrie?

M. O'Byrne : C'est un terme de l'industrie. Par exemple, le secteur énergétique s'est réuni pour fonder la CEMA, la Cumulative Environmental Management Association, dans laquelle le gouvernement de l'Alberta a investi 10 p. 100 du financement et l'industrie, les 90 p. 100 restants. L'association a dépensé entre 5 et 10 millions de dollars pour mener des recherches scientifiques dans le domaine des sables pétrolifères afin d'avoir une approche d'ensemble plutôt que d'examiner les sables de façon isolée. On s'est dit : ayons une vue d'ensemble. Si on ajoute une nouvelle installation, quels seront les effets sur les eaux souterraines, le CO_2 et le NO_2, la perturbation de l'air et l'adhésion sociale? Nous avons pris une approche holistique. C'est un modèle qui tient compte d'une vue d'ensemble. Stantec se sert de cette terminologie puisque c'est le langage des experts, mais nous ne serions pas la seule grande firme d'ingénierie qui aurait de l'expérience concrète à cet égard.

Le sénateur Black : Alors, afin de simplifier vos propos pour ma gouverne et celle de nos téléspectateurs canadiens, vous êtes en train de nous dire que nous devons créer une longue liste de choses à faire et ensuite souligner les points que nous devrions mettre en œuvre et analyser les incidences des autres points qui se trouvent sur la liste.

M. O'Byrne : Oui. Étant donné qu'il s'agit d'un projet de taille qui coûtera des milliards de dollars pour ce qui est du capital qui sera investi dans les études et la construction physique du projet, je commencerais en disant qu'il s'agit d'un couloir général que nous souhaitons examiner. Ensuite, il faudra procéder de manière économiquement viable et élargir le tout graduellement une fois qu'on peut s'appuyer sur des réussites. Ainsi, les coûts initiaux seront de l'ordre de millions de dollars plutôt que de milliards de dollars. Je crois que cela susciterait beaucoup d'intérêt, tout comme c'était le cas pour l'exemple de la CEMA que je vous ai donné. En effet, le secteur y a participé. Dans l'exemple fourni, le secteur finançait 85 p. 100 ou 90 p. 100 du projet et le gouvernement contribuait à hauteur de 10 p. 100 à 15 p. 100. Le rendement du capital investi est excellent si l'on songe que le gouvernement dépense de 10 à 15 cents par dollar et que son investissement génère des retombées économiques considérables.

Le sénateur Black : Je vous remercie de votre superbe exposé.

Senator Wetston: Thank you for your presentation. I am an Ontario senator, and want to ask you a question or two about how you see this national corridor concept. We tend to focus a fair bit on the North, which is important, obviously, and the northern corridor. You have spoken about that this morning.

The corridor concept engages virtually every aspect of government federally, provincially, municipally and in that I include the territories, obviously, Senator Patterson. We just came from a presentation in the Energy Committee, which Senator Patterson was at as well, where there was a discussion by officials of a pan-Canadian framework on clean growth and climate change. I am sure you are familiar with that, more or less.

The reason I am asking you this question is it's a huge project with targets, greenhouse gas emissions, and much of what you are describing from the perspective of a corridor concept engages many of the same — not identical — concepts of governments working together federally, provincially and municipally, as well as the territories.

Have you thought about the relationship between a concept like the national corridor, northern corridor, and the concept and work that has gone into the development of a pan-Canadian framework and how they may be related in achieving the goals being set by the government with respect to the enhancement of climate, economic growth and opportunities for Canada?

Mr. O'Byrne: Yes, I have thought about that, and yes, we have thought about how you have a connectivity between the two in terms of the Canadian corridor. I referenced energy because that is an obvious one in terms of having to sell our energy products at Western Canada Select prices versus Brent prices. That is an obvious one in terms of the divergence in prices and the amount of money we are leaving on the table.

But it is also about different types of development in the North. It also is about opening up the North in terms of the ability to do further hydro plants as opposed to burning coal in this country, and the ability to export hydro power to the South. Those types of opportunities open up.

It is not just about energy, forestry or even recreation and tourism. It is also about mining and how it can be done more sustainably. Coming from Ontario, you are very aware of the quantity of minerals this world will need in the coming centuries from the Ring of Fire. The type of minerals that are in abundance in the Canadian Shield in the Ring of Fire are worth — I don't know the precise numbers — hundreds of billions of dollars in terms what is trapped underground. That can be done more

Le sénateur Wetston : Merci de votre exposé. Je suis un sénateur ontarien, et j'aimerais vous poser quelques questions au sujet de votre perception de ce couloir national. Les gens ont tendance à mettre surtout l'accent sur le Nord — qui est, évidemment, important— et sur le couloir du Nord. Vous en avez parlé ce matin.

Le concept même du couloir interpelle presque tous les ordres de gouvernement, que ce soit à l'échelon fédéral, provincial, municipal ou, bien sûr, territorial, comme l'a indiqué le sénateur Patterson. Nous arrivons tout juste d'une présentation qui a été faite au comité sénatorial de l'énergie, à laquelle le sénateur Patterson était présent. Des fonctionnaires ont discuté du cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques. J'imagine que vous connaissez plus ou moins ce cadre.

Je vous pose la question puisqu'il s'agit d'un énorme projet qui comprend des cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le concept de corridor que vous décrivez reprend plusieurs des mêmes concepts que le cadre pancanadien, c'est-à-dire, une collaboration entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux, les administrations municipales et les territoires.

Avez-vous envisagé les liens entre ce corridor national, le corridor du Nord, et les efforts qui ont mené à la création du cadre pancanadien? Avez-vous réfléchi aux façons dont ces deux projets pourraient se complémenter pour atteindre les objectifs du gouvernement en matière de réchauffement climatique, de croissance économique et d'occasions pour le Canada?

M. O'Byrne : Oui, j'ai réfléchi à tout cela. Nous avons réfléchi à la complémentarité de ces deux projets. Plus tôt, j'ai donné l'exemple de l'énergie. Il s'agit d'un exemple évident, puisque nous devons vendre nos produits énergétiques aux prix du Western Canada Select plutôt qu'aux prix du Brent. Voilà un exemple clair d'une différence de prix qui nous fait perdre de l'argent.

Cependant, le corridor permettra de développer le Nord de différentes façons. Le projet de corridor vise également à ouvrir le Nord de façon à pouvoir y construire davantage de centrales électriques. Ainsi, nous pourrons réduire la consommation de charbon et exporter de l'électricité du nord vers le sud. Voilà le genre d'occasions que nous offre ce projet.

Il ne s'agit pas seulement d'un projet pour le secteur de l'énergie de la foresterie, du loisir ou du tourisme. Le projet aidera également le secteur minier et sa durabilité. Vous êtes un sénateur de l'Ontario. Vous êtes donc bien au courant de la quantité de minéraux qui se trouve dans le Cercle de feu; des minéraux dont le monde aura besoin pendant des centaines d'années. Le type de minéraux qui se trouve en abondance dans le Bouclier canadien et le Cercle de feu valent — bon, je n'ai pas les

sustainably. You look at contemporary mining practices versus how they were done yesterday, and they have progressed a long way. To me, I think you can marry the two and there are a lot of best practices.

If anything, my experience has shown that industry is often well ahead of government when it comes to environmental stewardship. I think government sometimes tends to be rather tentative in the fear of stepping on industry's toes, when in fact industry is fine and comfortable, by and large, with higher environmental standards. They just want to make sure that the environmental standards are equal across the board so that everyone is making investments and decisions with the same conditions. If you are a large or a small player, you are all playing by the same rules, and if the rules set the bar high for environmental stewardship, you can do that.

I think sometimes the industry gets a worse rap than it deserves in some quarters, and I find that there is far more environmental stewardship than people would imagine.

Senator Wetston: Thank you for your response. What you have just commented on makes a great deal of sense to me.

What I am urging both industry and government to do is to work together on these megaprojects to ensure that the public interest and the ongoing economic development of the country is achieved. I see the incredible amount of work the federal government is doing on this particular pan-Canadian framework. My hope is that the work on a corridor, if it has any real merit, if there are any possibilities here in telecommunications, electricity and pipelines, because it has a huge social, environmental and economic impact — and my pitch here, if I'm making a pitch, is that industry needs to urge government. You can do that, I believe, to ensure that they not be siloed in the way they are looking at all of these issues, and work very closely together with industry to achieve this important outcome for the country. I do believe we need it.

Do you have any further comments? I'm not making a speech to you, but I'm hearing and reflecting back a number of the things you're saying.

Mr. O'Byrne: I would agree. I would say that there is a communication challenge. That's one the things the energy industry, for example, has really woken up to in the last five plus years. Fifteen years ago, the emphasis was more on the presumption that the economic interests were so obvious that they felt they didn't have to spend as many resources on communicating the positive benefits of investing in energy.

That has really changed. There is a communication challenge and big gap that has to be bridged between where some of the public is, where industry is and where people are right now. I think that right now there can be terrible amounts of misinformation.

chiffres précis — des centaines de milliards de dollars. L'exploitation minière peut être faite de façon plus durable. Vous n'avez qu'à regarder les pratiques minières contemporaines par rapport aux pratiques d'hier pour voir tout le progrès que nous avons fait. Je pense que ces deux projets peuvent se complémenter et mener à bon nombre de pratiques exemplaires.

D'après mon expérience, en matière d'intendance environnementale, le secteur a souvent beaucoup d'avance par rapport au gouvernement. Souvent, le gouvernement hésite à agir de peur de nuire au secteur privé. Alors qu'en réalité, ce dernier accepte que les normes environnementales soient plus élevées. Le secteur privé veut simplement s'assurer que les normes environnementales soient les mêmes pour tous. Ainsi, toutes les entreprises investissent et prennent des décisions selon les mêmes conditions. Peu importe que vous soyez une petite ou une grande entreprise, tout le monde joue selon les mêmes règles. Si c'est le cas, il n'y a aucun problème à ce que les normes environnementales placent la barre haut en matière d'intendance environnementale.

Selon moi, le secteur privé obtient injustement une mauvaise réputation à certains égards. Il y a beaucoup plus d'intendance environnementale dans le secteur privé que les gens le pensent.

Le sénateur Wetston : Merci pour cette réponse. Vos commentaires me semblent d'une grande justesse.

Je demande au secteur privé et au gouvernement de collaborer à ces mégaprojets de façon à travailler dans l'intérêt du public et d'assurer le développement économique continu de notre pays. Je constate que le gouvernement fédéral travaille d'arrache-pied à la création du cadre pancanadien. Le corridor, s'il se concrétise, pourrait entraîner de grandes possibilités en matière de télécommunications, d'électricité et d'oléoducs et pourrait avoir de grandes répercussions sociales, environnementales et économiques. Si j'ai un message à vous faire, c'est le suivant : le secteur privé doit encourager le gouvernement fédéral à coopérer avec lui. Vous pouvez l'encourager à ne pas regarder ces questions de façon isolée et à travailler de près avec le secteur privé pour atteindre de grands résultats pour notre pays. Je pense que c'est ce dont nous avons besoin.

Avez-vous d'autres observations? Je n'ai pas l'intention de vous faire un discours, c'est tout simplement que je veux répéter ce que vous venez de dire.

M. O'Byrne : Je suis d'accord. Je pense que nous avons un problème de communication. Le secteur de l'industrie, par exemple, le comprend depuis plus de cinq ans. Voilà 15 ans, l'on présumait que les intérêts économiques étaient si évidents qu'il n'y avait nul besoin de gaspiller des ressources sur la communication des effets positifs de l'investissement dans l'énergie.

Mais tout a changé depuis. Il existe un problème de communication et un grand écart entre une partie du public, le secteur industriel et le commun des mortels. Je pense qu'il existe actuellement des niveaux de désinformation effarants.

The trouble is that some of these issues are complex. For example, when you start saying that we're going to fix this through cumulative-effects management, when you throw out this type of jargon, you get people glazing over when they hear that sort of thing.

Part of it is finding the language that can be employed, that is accessible to people, so you can communicate the benefits to laypeople and have much more honest conversations.

I also think we do public consultations in a much more sophisticated way today than we did a couple of years ago. In fact, we went from token consultation and engagement to much more earnest consultation today. If you were to look at the Northern Gateway that Enbridge did, the majority of First Nations along the corridor were in favour of it, not opposed to it, but they only got there through a huge amount of consultation, engagement and sharing in the potential wealth and economic opportunities that were going to be created, and then showing people that the technology is there to make pipelines safe, for example.

I think that things are getting better, but I don't know if that message is adequately getting out to the average person in Canada and if it's getting beyond the chattering classes, if you will.

Senator Day: Mr. O'Byrne, since we're all confessing which provinces we are from, I'm from New Brunswick, in the area where the Energy East pipeline would terminate on the tidal waters at the largest refinery in North America.

What I would like to have you explain to those here and those watching is your concept of the corridor. Are we talking something several hundred metres wide, or are we talking about something that is several kilometres wide, and having in mind of social impact of the broader corridor? The less expensive and less complicated it would be, the narrower it would be. Could you tell me what you are thinking when you talk about a northern corridor?

Mr. O'Byrne: To me, it starts with having a right-of-way that in some areas might be as narrow as a couple of hundred metres and in some areas a kilometre or more. It's simply secured right-of-way. Some of it would go through Crown land and some through private land, but a corridor that would have a right-of-way to start with.

It doesn't necessarily mean there is a road going along that entire corridor or pipeline, or 500 kV lines going across the entire corridor, but rather a corridor through a right-of-way that is protected, and that is commonly understood that should there be a pipeline, a road, a power line, that that would be the preferred corridor, and we are doing that in lieu of building it elsewhere.

Le problème, c'est que certains de ces dossiers sont complexes. Par exemple, lorsque l'on promet de régler un problème par la gestion des effets cumulatifs, lorsqu'on emploie ce genre de jargon, les gens cessent d'écouter et se désintéressent de la question.

Il faut donc trouver le langage que les gens comprennent, qui soit accessible, de façon à pouvoir communiquer les avantages de votre solution aux profanes et avoir des discussions beaucoup plus productives.

Je crois aussi que nous menons nos consultations avec le public de façon beaucoup plus informée qu'il y a à peine deux ans. En fait, nous sommes passés de consultations tout à fait symboliques à de réelles consultations, et à un réel engagement, aujourd'hui. Si vous regardez les consultations d'Enbridge concernant le projet Northern Gateway, vous verrez que la majorité des Premières Nations vivant dans ce corridor étaient en faveur, et non pas opposées, à ce projet, mais les promoteurs ne sont arrivés à ce résultat qu'après avoir déployé des efforts considérables de consultation et de mobilisation, et avoir promis de partager les richesses potentielles et les occasions économiques qui allaient être créées. Ils ont ensuite montré comment la technologie pouvait assurer la sécurité des pipelines, par exemple.

Je pense que nous nous améliorons à cet égard, mais je me demande si le message passe vraiment auprès du Canadien moyen, s'il est vraiment entendu par tout un chacun.

Le sénateur Day : Monsieur O'Byrne, puisque nous révélons tous notre province d'origine, j'admets que je viens du Nouveau-Brunswick, de la région où se terminerait l'oléoduc Énergie Est, dans les eaux à marée à la raffinerie la plus importante en Amérique du Nord.

J'aimerais que vous nous expliquiez, à nous et à ceux qui nous regardent, quel est votre concept d'un corridor. Parlons-nous d'un corridor de quelques centaines de mètres de largeur ou de plusieurs kilomètres de largeur? Quelle serait l'incidence de ce corridor sur la société? Car plus étroit est le corridor, moins cher et moins compliqué il sera. Pourriez-vous nous dire ce que vous entendez par un corridor septentrional?

M. O'Byrne : À mon avis, il faudrait demander une emprise qui, dans certaines régions, pourrait faire à peine 200 mètres, tandis que dans d'autres, elle pourrait atteindre un kilomètre ou plus. Il s'agit tout simplement d'une emprise protégée, dont une partie traverserait des terres de la Couronne et une autre, des terrains privés, mais quoi qu'il arrive, le corridor aurait le droit de passage.

Cela ne veut pas nécessairement dire qu'une route longera l'oléoduc ou le corridor sur l'ensemble de son parcours, ou que des lignes électriques de 500 kilovolts le surplomberont; il s'agit tout simplement d'un corridor protégé, qui contiendrait un oléoduc, une route, une ligne électrique, que ce serait le corridor de prédilection, et que nous le construirons à cet endroit plutôt qu'à un autre.

When we are looking at the linear disturbances on the land, we are concentrating in an area, but we've also concentrated in an area so that other areas are protected. Also, we will pick a corridor that will have the least amount of impact socially and environmentally. To me, it doesn't mean that something is physically built in that corridor, but rather that the protection is there.

If someone wanted to make an investment, maybe a mining company in the Ring of Fire or an energy company that wants to propose a pipeline, that approval process would be months, not a decade. The right-of-way would be protected so that if we want to go ahead with the project, we don't have to do long-range economic modelling to ascertain whether or not it is economically viable and feasible, but rather they can do it much more immediately.

Part of the trouble is that when we are proposing, for example, Energy East, and going to the Irving refinery in St. John's, we have the ability to create thousands of jobs immediately, but because of the type of process we have right now, at best maybe we are creating thousands of jobs in the 2020s. To me, if we have a protected right-of-way and the homework, environmental studies and consultation with people on the corridor has been done well in advance, then we can actually have things shovel ready.

I think we see this evidence across Canada in terms of even how municipalities are doing businesses, whether it's Toronto with the TTC, or places like Edmonton with the Edmonton Transit Service. A lot of organizations are making sure things are shovel-ready. They have done the engineering, planning and consultation, so the second they have the funding, they can immediately go to construction under 12 months of when the announcement is made.

That's where we are going to. We didn't necessarily need that to do that a generation ago, but today we need to do that given the times we live in. To me, that's why it's so incumbent on us to make sure we're thinking about protection of these corridors well in advance.

We're not like some countries that railroad through this type of investment and infrastructure in corridors. They simply strike a decree and it happens. We live in a democracy where we have to have proper consultation and pick corridors based on the science and cumulative-effects management. I think we can do that in Canada. But we need to do that today. We can't put this off. This has been talked about since the 1950s. We're in 2017, and we are still doing a lot of talking. We need to go to action.

That's one the reasons why I propose that we need to get on with it in Canada and do this. But, again, it doesn't have to result in billions right out of the gate. It can start with millions of dollars in starting to do the corridor analysis work.

Quand nous observons les perturbations linéaires sur les terres, nous nous concentrons sur un secteur, mais nous avons également voulu miser sur lui afin de mieux protéger d'autres secteurs. De plus, nous allons aussi choisir un corridor qui aura la moindre incidence sociale et environnementale. À mon sens, cela ne veut pas dire que quelque chose sera construit dans ce corridor, mais plutôt qu'il sera protégé.

Si nous voulons investir dans une entreprise minière du Cercle de feu, par exemple, ou dans une société d'énergie proposant un oléoduc, le processus d'approbation prendrait des mois, pas une décennie. L'emprise serait protégée de façon à ce que nous puissions réaliser le projet sans avoir à faire la modélisation des retombées économiques à long terme pour déterminer s'il sera viable et faisable. Nous pouvons le lancer immédiatement.

L'une des difficultés, c'est que dans le cas de l'oléoduc d'Énergie Est qui se rendra jusqu'à la raffinerie Irving de St. John's, par exemple, on pourrait créer des milliers d'emplois sur-le-champ, mais avec le processus actuellement en place, ces emplois seront créés au plus tôt dans les années 2020. À mon sens, s'il existe une emprise protégée et si les travaux préliminaires, les études environnementales et les consultations auprès des populations le long du corridor ont été faits bien d'avance, les projets peuvent être réalisés sans attendre.

C'est ce que font les municipalités du pays, que ce soit à Toronto, avec la TTC, ou à Edmonton, avec son service de transport en commun. Bon nombre d'organisations s'assurent d'avoir des projets prêts à être lancés. Elles ont procédé aux travaux de génie, de planification et de consultation et, ainsi, dès qu'elles obtiennent le financement, elles peuvent démarrer le projet dans les 12 mois suivant l'annonce.

C'est la voie de l'avenir. Ce n'était pas nécessaire il y a une génération, mais, de nos jours, ce l'est. Voilà pourquoi j'estime que nous devons penser à protéger ces corridors bien à l'avance.

Nous ne faisons pas comme dans certains pays qui passent à la vitesse grand V lorsqu'il s'agit de ce genre d'infrastructure et d'investissement dans des corridors. Ils adoptent tout simplement un décret et tout est réglé. Nous vivons dans une démocratie où il faut mener des consultations valables et choisir les corridors en fonction de données scientifiques et d'une gestion tenant compte des effets cumulatifs. Je pense que nous pouvons le faire au Canada, mais qu'il nous faut agir aujourd'hui. Nous ne pouvons pas remettre cela à plus tard. On parle de ce genre d'initiative depuis les années 1950. Nous sommes maintenant en 2017 et nous continuons d'en parler. Il faut maintenant passer à l'action.

C'est une des raisons pour lesquelles j'estime que nous devons agir dès maintenant. Mais, encore une fois, cela ne veut pas dire qu'il faudra investir des milliards d'emblée. On peut commencer avec quelques millions de dollars pour mener le travail d'analyse relatif au corridor.

Senator Day: Thank you. That was very helpful.

I'm thinking that probably the financing, the investment, for these early stages of developing the right-of-way, whether there is an economic imperative at the present time to build something there, you want to get the social licence and the legal permission so that when a company comes in and wants to build something, they can move quickly on it.

Am I right in assuming that you think that first initiative would be government funded in large part?

Mr. O'Byrne: Government funded with the understanding that the government ultimately benefits from both the development of the corridor and the revenue they get from the economic capture in terms of developing. Whether it's a pipeline, forestry, mining, power or recreation tourism, that's captured by government. But government can be doing the first corridor studies. That's really at 10,000 feet. It doesn't necessarily mean having to do it right at the weeds, but rather at 10,000 feet.

What makes sense in the big picture is starting that narrative and then figuring out where the rub points are, if you will, because there will be rub points. Sometimes when there are severe rub points, we have to change the route, but start with creating what would ultimately lead to the legal framework, which is having a right-of-way protected. You then would still have to go in and do the very precise work that would go with that. For example, if it's going to be an all-season road, someone has to do the study where the aggregate will come from for that and some of the engineering details of how you can have drainage in those corridors and things like that. But we wouldn't get to that level. It would be incumbent on a private entity to do that, and governments would create the legal framework to say that this is the protected corridor we all agree on.

The other thing you would have to look at is the different Crowns along the way, whether it's the B.C. government, the Ontario government, et cetera, or private landowners, and determining the remuneration back to them in lieu of having a corridor go through those areas. If Enbridge or TransCanada were to run a pipeline, for example, it would be important for them to have already agreed to terms in relation to rates of pay and the lease per year to the respective owners of that land along the corridor.

Senator Day: You referenced in your remarks the University of Calgary work that has been done. Are you familiar with that?

Mr. O'Byrne: Yes, I've read it. I have a copy right here.

Senator Day: Are we at the stage of having to do more theoretical academic research on these ideas that have been around for 160 years now, or are we at the stage where we need

Le sénateur Day : Merci. Cela a été très utile.

Pour ce qui est probablement du financement et des investissements pour les étapes préliminaires à l'élaboration du droit de passage, qu'il y ait ou non à l'heure actuelle un impératif économique pour construire quoi que ce soit, vous voulez d'abord obtenir l'adhésion sociale et les autorisations légales de sorte que lorsqu'une société voudra construire quelque chose, elle pourra agir rapidement.

Ai-je raison de supposer que vous croyez que cette première initiative serait essentiellement financée par le gouvernement?

M. O'Byrne : Oui, financée par le gouvernement en sachant très bien qu'ultimement, c'est ce dernier qui profitera à la fois de l'élaboration du corridor et des revenus découlant des activités économiques liées à cette initiative. Qu'il s'agisse d'un oléoduc ou d'un projet forestier, minier, électrique ou récréotouristique, le tout est profitable au gouvernement. Il pourrait tout à fait mener les premières études sur le corridor. Cela ne veut pas nécessairement dire qu'il doit se mêler de tous les détails, mais plutôt des éléments généraux.

Il serait utile d'entamer la discussion, puis de déterminer où sont, pour ainsi dire, les points d'accrochage, car il y en aura assurément. Dans certains cas, on sera obligé de changer le tracé, mais il convient de commencer à travailler à un cadre juridique, à savoir un corridor protégé. Cela ne dispense pas de s'attarder aux détails par la suite. À titre d'exemple, si l'on souhaite construire une route praticable en toute saison, il faudra faire une étude globale, puis une étude d'ingénierie pour nous renseigner, entre autres choses, sur le drainage. Ces travaux ne seraient toutefois pas de notre ressort. Il incomberait à une société privée de les assumer. Les pouvoirs publics, quant à eux, élaboraient un cadre juridique pour définir le corridor protégé faisant consensus.

Il faudra aussi tenir compte des divers pouvoirs publics sur le tracé, qu'il s'agisse du gouvernement de la Colombie-Britannique, du gouvernement de l'Ontario ou de propriétaires privés. Il faudra déterminer leur rémunération dans l'éventualité où le corridor passerait sur leurs territoires. Si Enbridge ou TransCanada voulait construire un oléoduc, par exemple, il serait important qu'il se soit déjà entendu sur les taux de rémunération et le loyer annuel aux divers propriétaires terriens le long du tracé.

Le sénateur Day : Vous avez fait mention de l'étude qui a été menée à l'Université de Calgary. Cette étude vous est-elle familière?

M. O'Byrne : Oui, j'en ai pris connaissance. J'en ai une copie sous les yeux.

Le sénateur Day : Ces idées sont connues depuis maintenant 160 ans. Faut-il faire encore plus de recherches universitaires théoriques ou le moment est-il venu pour des sociétés d'ingénierie

planning engineering companies like Stantec to start doing something and the federal government to start championing this concept because this is across Canada and interprovincial?

Mr. O'Byrne: I think the latter, not the former; it has been talked about and studied excessively, and we need to go from that to action. I think it's so overwhelmingly in Canada's self-interest to do something like this, but we need to do the actual, real study on it now, the proper planning, engineering and environmental science on it to go forward with something like this.

It starts with the federal government on something like this and then talk about the overall national corridor and break it into different stages. You would then work on a stage. You'd work with the provinces so that a province would pay a portion and the federal government would pay a portion.

When it actually comes to implementation of the corridor, the private sector would be doing the heavy lifting. But the governments need to do the initial steps to pave the way for it to happen. The governments have more social licence in picking the corridor than if industry were to do it. The degree of cynicism would be that much less.

Senator Tannas: First of all, let me say it's wonderful to have you here. I love the Alberta "can do" spirit that's coming across the air waves here.

I'm reminded of a joke that my Irish father-in-law used to talk about regarding some guys in Northern Ireland. A tourist drives up and asks, "How do I get to Galway Bay?" The two Irishmen confer and turn around and say, "You can't get there from here." That is something that I think we've heard a lot as people have tried to wrap their minds around this; this doesn't make any sense because they can't envision it.

On Senator Day's final question as to where we are in the process and who should be engaging on this, you may have seen or read the testimony we heard from First Nations leaders, specifically the head of the First Nations Financial Management Board, who is also heavily involved in the First Nations Major Projects Initiative, that this is the kind of project they should be involved in and in fact potentially initiate. It's a mindset that we don't have. We just said that we need industry involved; we have to have the provinces and private capital, et cetera. This may be the kind of project where the people who should be thinking about this at the very early stages are First Nations, and that was their message to us.

Given that, do you think we should still be a rush to pile in with all our traditional paradigms such as they are on something like this, or should we take a — I don't want to say academic approach — little slower approach?

comme Stantec de commencer à y travailler et pour le gouvernement fédéral de promouvoir ce concept, étant donné les implications nationales et interprovinciales?

M. O'Byrne : Cette question a déjà fait l'objet de maintes études et discussions. Le moment est venu de passer à l'action. C'est nettement dans l'intérêt national de mener un tel projet, mais il faut en faire une étude concrète, mobilisant les experts de l'aménagement, de l'ingénierie et des sciences environnementales.

Il revient au gouvernement fédéral d'entamer le dialogue sur un corridor national et de le diviser en plusieurs étapes. On mènerait ce projet une étape à la fois. Les provinces auraient à en payer une partie, le gouvernement fédéral aussi.

Le secteur privé serait principalement responsable de la construction du corridor, mais les pouvoirs publics doivent prendre les mesures initiales pour que le projet se concrétise. Pour le choix du tracé, la population fera davantage confiance au pouvoir public qu'au secteur privé. Ce serait une façon de limiter le cynisme.

Le sénateur Tannas : Je voudrais d'abord dire que c'est un plaisir de vous accueillir. On a le sentiment qu'en Alberta rien n'est impossible.

Vous me faites penser à une plaisanterie que m'a racontée mon beau-père irlandais au sujet de deux types en Irlande du Nord. Un touriste baisse la vitre de sa voiture et leur demande comment se rendre à Galway Bay. Les deux Irlandais se consultent et lui répondent : « C'est impossible de s'y rendre à partir d'ici. » Étant donné l'ampleur du projet, beaucoup ont dit que ce serait impossible de le mener à bien; pour eux, ce projet n'est pas sensé du fait qu'ils ne peuvent le concevoir.

Je voudrais rebondir sur la dernière question du sénateur Day. Il voulait en savoir plus sur l'état d'avancement du projet et les diverses parties prenantes. Vous avez peut-être pris connaissance du témoignage des chefs des Premières Nations, et en particulier celui du responsable du Conseil de gestion financière des Premières Nations. Ce conseil a un rôle très important à jouer dans l'initiative des Premières Nations sur les grands projets. Selon leur témoignage, le conseil devrait avoir un rôle à jouer dans ce projet, voir même le démarrer. On ne s'y attendait pas. Nous savions que nous aurions besoin, entre autres, du secteur privé, des provinces et du capital privé. Peut-être que les Premières Nations seraient les mieux placées pour concevoir les toutes premières étapes de ce projet. C'est ce qu'elles nous ont dit.

Pensez-vous qu'on devrait suivre notre façon de faire habituelle sans se poser de questions ou devrions-nous adopter — je ne voudrais pas dire une approche théorique — une approche plus mesurée?

Mr. O'Byrne: I think that we should proceed forward. I think that there would be scientists from the academic community involved in the analysis of this, but I don't think that we need to have further academic studies on the principle of this. I think the principle of this is pretty sound. To me it makes an obvious amount of sense.

With respect to the First Nations, I think the beneficiaries of this might be First Nations much more so than a lot of other communities. I used the example of the number of people employed on and off reserve by Fort McKay, and I think they have 60 or 80 different corporations involved with them. It's made possible by their proximity to the oil sands.

I look at where we have some of the highest concentrations of poverty in First Nations in Canada and where there is the most dismal access to housing and water, and it's disproportionally the ones that abut this corridor and are in close proximity to this corridor. In northern Ontario, for example, I think that 290 First Nations are on a boil-water advisory and something like half or better than half of them are adjacent to this corridor.

There would be opportunities for getting access to much more affordable equipment for waste water treatment, for housing supplies that are getting vastly cheaper. Quite frankly, as you look at the development and the maintenance of the corridor, and the technicians that would be working on this, the labour force in my mind would disproportionately come from the First Nations communities along here. The corporations that could be set up by the First Nations to do the maintenance of the corridor and be involved in the construction of the corridor is a very obvious opportunity.

Again, I see this starting with government, but very quickly one of the obvious stakeholders would be First Nations along the corridor. I see an enormous benefit socially and economically for First Nations.

Many of the economic opportunities for First Nations right now are really dismal because their access to markets and to investment is really poor, but a corridor like this has the ability to be a game changer for their quality of life economically, socially and from a public health standpoint.

Senator Tannas: Would it be fair to say that we would actually recommend there be work streams involved in the physical engineering and technical aspects of the feasibility of the project, in addition to the political aspects, which are many and varied, and the potential economic development aspects and political development aspects as they pertain to First Nations governments?

Mr. O'Byrne: Yes, that is fair. Companies like Stantec — we're not the only one — have dozens of joint ventures with First Nations where we work with them to share profits on engineering and environmental science projects in the vicinity, not necessarily on reserve but off reserve in the vicinity of traditional lands for a particular First Nation. We have joint venture companies set up to do business with First Nations and share the profits, but also share the knowledge as well in terms of employing First Nations

M. O'Byrne : Je crois qu'on devrait avancer. Des chercheurs universitaires pourraient participer à l'analyse du projet, mais je ne crois pas qu'il nous faille plus d'études universitaires sur le principe. Le projet repose sur des principes solides. Il est évident pour moi que ce projet est une bonne idée.

Au sujet des Premières Nations, je crois qu'elles vont tirer grand profit de ce projet, beaucoup plus que bien d'autres communautés. Je vous ai donné l'exemple du nombre de personnes employées à l'intérieur et à l'extérieur des réserves près de Fort McKay. Je pense que de 60 à 80 sociétés différentes y sont actives grâce à leur proximité des sables pétrolifères.

Les Premières Nations qui se trouvent près de ce corridor sont les plus touchées par la pauvreté, la pénurie de logements et le manque d'accès à l'eau potable. Dans le Nord de l'Ontario, par exemple, je crois que 290 Premières Nations doivent faire bouillir leur eau et environ la moitié d'entre elles, sinon plus, sont adjacentes à ce corridor.

Ces Premières Nations pourraient profiter de matériels beaucoup plus abordables pour le traitement des eaux usées et obtenir le nécessaire pour leurs logements à moindre coût. À franchement parler, les techniciens qui vont travailler à la construction et à l'entretien de ce corridor proviendront en grande partie des Premières Nations avoisinantes. Leurs entreprises pourraient participer à l'entretien du corridor et à sa construction. C'est une occasion à saisir.

Encore une fois, il reviendrait au pouvoir public de démarrer ce projet, mais les Premières Nations le long du corridor auront très rapidement un rôle à jouer. Pour moi, c'est très avantageux pour elles d'un point de vue social et économique.

À l'heure actuelle, les perspectives économiques pour les Premières Nations sont décourageantes, étant donné leur faible accès au marché et à l'investissement, mais un corridor comme celui-ci pourrait radicalement améliorer la santé publique et leur qualité de vie d'un point de vue économique et social.

Le sénateur Tannas : Serait-il indiqué de recommander que les Premières Nations aient un rôle à jouer dans l'ingénierie et les aspects techniques du projet? Que pensez-vous des aspects politiques, qui sont nombreux et variés et du potentiel de développement économique et politique en ce qui concerne les gouvernements autochtones?

M. O'Byrne : Oui, ce serait opportun. Stantec a établi des dizaines de co-entreprises avec les Premières Nations, et nous ne sommes pas les seuls. Nous travaillons avec elles et nous partageons les bénéfices des projets d'ingénierie et de sciences environnementales dans les environs, pas nécessairement dans les réserves, mais à l'extérieur de celles-ci, à proximité des lieux traditionnels d'une Première Nation en particulier. Nous avons établi des co-entreprises avec les Premières Nations pour mener

to conduct a lot of the field work that might be done and evidence gathering and consultation and other work that needs to be done related to construction and engineering.

That's the type of model that should be used and encouraged along this corridor as much as possible so that there is a sharing of profits. There is also the sharing of knowledge and technical skills.

Senator Patterson: I'm very pleased to see Stantec here, a great Canadian engineering company with a big footprint in the North.

I'd like you to help me, and us, understand the opportunity we have to move this great concept of a national transportation corridor forward with the current federal government.

About $186 billion is available for infrastructure; $10.1 billion has been announced for trade and transportation corridors, described as trade corridors to global markets, to build more robust trade corridors; and then there is the infrastructure bank, at $35 billion over 11 years, focusing on larger transformative projects.

If we are going to capitalize on this huge amount of available infrastructure money, where does the transnational corridor get funded in these envelopes? You mentioned P3 as well. Have you figured out how the infrastructure bank and the trade and transportation corridor initiative, which seems to be led by the Minister of Transport, fit into the pockets of money? Where do we access funds to build a national corridor?

Mr. O'Byrne: You are multiple steps down the process, and I think you need to back up a bit. With all due respect, it's in the millions of dollars. We have to start with the feasibility studies, picking the proper corridor and the type and size of right-of-way, because it will be different in different jurisdictions. In some areas it will have to be narrower because of where it might abut traditional use lands that are sensitive, or environmental considerations, or simply because there are uneconomically feasible areas like bogs and other things in order to put corridors through. We have to do those initial studies.

Once you have the done the macro study, it is breaking into the staging. That is, what is the sequencing? What are the areas that are immediately able to be developed? That's when you start looking at the P3 models that would be used.

What you are proposing is a few steps down the line. You first have to start with looking at that corridor, for example the one proposed in the U of C study, and determining whether that is the

des activités avec elles, en partager les bénéfices, mais également pour partager des connaissances. Nous employons des Premières Nations pour effectuer bien des travaux sur le terrain, collecter des données, mener des consultations et effectuer d'autres travaux liés à la construction et à l'ingénierie.

C'est le modèle qu'on devrait privilégier le plus possible le long de ce corridor. Ainsi, nous pourrons en partager les bénéfices, échanger des connaissances et acquérir des compétences techniques.

Le sénateur Patterson : Je suis ravi de constater la présence de Stantec, une grande société de génie canadienne très présente dans le Nord.

J'aimerais que vous m'aidiez, ou plutôt que vous nous aidiez, à comprendre l'occasion que nous avons de faire valoir ce grand concept de corridor national de transport auprès du gouvernement fédéral actuel.

Environ 186 milliards de dollars sont consacrés aux infrastructures; 10,1 milliards de dollars ont été annoncés pour la création de corridors commerciaux et de transport, que l'on décrit comme des corridors commerciaux vers les marchés mondiaux, afin de créer des corridors commerciaux plus nombreux et plus solides; et il y a la banque de l'infrastructure, financée à hauteur de 35 milliards de dollars sur 11 ans, destinés aux grands projets transformationnels.

Si nous souhaitons mettre à profit ces fonds d'infrastructure considérables, comment le corridor transnational peut-il être financé dans le cadre de cette structure de financement? Vous avez aussi mentionné les PPP. Êtes-vous parvenu à comprendre comment la banque de l'infrastructure et l'initiative du corridor commercial et de transport, qui semble être menée par le ministre des Transports, s'intègrent dans ce cadre de financement? Quelles sont les sources de financement pour créer un corridor national?

M. O'Byrne : Vous êtes déjà bien avancé dans le processus, et je pense que vous devez prendre un peu de recul. Avec tout le respect que je vous dois, il s'agit de millions de dollars. Il nous faut commencer par réaliser des études de faisabilité, sélectionner le bon corridor et déterminer le type et l'ampleur de l'emprise, car ils seront différents d'une province à l'autre. Dans certaines régions, le corridor devra être plus étroit afin de ne pas empiéter sur des terres sensibles qui sont utilisées pour des pratiques traditionnelles, ou pour des considérations écologiques, ou simplement des zones comme des tourbières, où il n'est pas économiquement viable de faire passer un corridor. Il nous faut réaliser ces études initiales.

Une fois que l'on aura effectué une étude sur le plan macro, il faudra définir les différentes étapes. Cela signifie établir une chronologie. Quelles zones peut-on mettre en valeur immédiatement? Et c'est là qu'il convient de se pencher sur les modèles de PPP auxquels il faudrait avoir recours.

Ce que vous proposez se situe un peu plus loin dans le processus. Tout d'abord, lorsque l'on se penche sur un corridor, par exemple celui qui est proposé dans l'étude de l'Université de

best corridor or if it should deviate. They used a pretty wide paint roller on that map to suggest where it would go; it is not that precise. It is a general location. You would want to be more precise than that.

Once you have the first couple of stages proposed, then it's looking at the P3 of models that could be used, determining the partners that would benefit and the partners that would contribute. In some cases it would be provinces as well.

While all those billions of dollars have been announced through the different ministries, that is a ways away. We have to start with the first part of the process, which is doing the proper planning, the big macro engineering and the consultation on that corridor from a very high level before determining the best vehicle to implement it. Because it could be different in other areas. In some areas you might not be able to do P3 because the numbers might not work for the private sector to step up to the same degree. For example, if it's more for forestry, the numbers are probably not going to be as robust as they would be for a pipeline. In those areas it might need much more weighting toward government versus a pipeline corridor, which could be weighted vastly more toward the energy sector to kind of pay for that; it's not a one-size-fits-all model.

Senator Moncion: Thank you for your presentation. I'm from northern Ontario. I understand and I know how that big territory is and the challenges in the northern part of Ontario. It's a large territory and there are not a lot of people in that territory. We're talking about building somewhere so that the Ring of Fire in Ontario will get the investments out easier.

I sometimes think about this project being so big and about the feasibility study that will come out of it. There are costs and returns. You said earlier that there were billions of dollars coming out of the Ring of Fire. If you look at just building a kilometre of highway, how much does that cost? There is quite a distance that you are going to have to build in the northern part of Ontario.

You are talking about building infrastructure for clean water. You were saying that 180 to 200 First Nations do not have clean water. These things will have to be built. You are also saying that we are going to rely on the natives' workforce to help. I'm thinking of brain power here.

I'm thinking about the costs and the size of this project and how long it will take. I know that you don't know how much, but for me it's a question of costs and returns. Are you absolutely certain that the returns are going to be there for a long time? I'm a bit skeptical about it because of the size, distance and cost.

Mr. O'Byrne: First of all, you eat an elephant in small bites. A project like this is on a huge scale, so you don't do it all at once, which is why it's so important to chop this up into stages and look at the easy, low-hanging fruit. Portions of the Ring of Fire might be the higher hanging fruit.

Calgary, il faut déterminer s'il s'agit du meilleur corridor ou s'il devrait être modifié. Dans le cas de cette carte, la zone proposée est très large, ce qui n'est pas très précis. Il s'agit d'un emplacement approximatif. Il conviendrait d'être plus précis.

Une fois que les deux ou trois premières étapes auront été proposées, il conviendra d'étudier quels types de PPP on souhaite employer, en déterminant les partenaires qui bénéficieraient du projet et ceux qui y contribueraient. Dans certains cas, il pourrait aussi s'agir des provinces.

Bien que ces milliards de dollars aient été annoncés par différents ministères, cela vise le long terme. Il nous faut commencer par l'étape initiale du processus, qui consiste à effectuer la planification nécessaire, c'est-à-dire les études techniques et les consultations globales sur ce corridor, avant de déterminer la meilleure façon de le mettre en œuvre. En effet, les choses pourraient être différentes selon la région. Il se peut que l'on ne soit pas en mesure d'avoir recours à un PPP dans certaines régions, car les chiffres pourraient ne pas justifier une intervention plus importante du secteur privé. Par exemple, s'il s'agit davantage de foresterie, les chiffres ne seront pas probablement pas aussi intéressants que dans le cas d'un oléoduc. Dans ce genre de cas, il se pourrait qu'il faille mettre davantage l'accent sur le gouvernement, par rapport à un corridor pipelinier, dans lequel le secteur énergétique pourrait investir plus massivement; il n'existe pas de modèle unique.

La sénatrice Moncion : Merci de votre exposé. Je suis du Nord de l'Ontario. Je sais à quel point il s'agit d'un vaste territoire et je connais les défis que cela représente dans le Nord de l'Ontario. C'est un vaste territoire, mais peu peuplé. On envisage d'y bâtir un projet afin de favoriser les investissements dans le Cercle de feu de l'Ontario.

Je réfléchis parfois à l'ampleur de ce projet et à l'étude de faisabilité qui en découlera. Il y a des coûts et un rendement. Vous avez mentionné plus tôt que le Cercle de feu génère des milliards de dollars. Combien coûterait-il de construire ne serait-ce qu'un kilomètre d'autoroute? Il va falloir couvrir des distances très élevées dans le Nord de l'Ontario.

Vous avez parlé de construction d'infrastructures d'assainissement de l'eau. Vous avez indiqué que 180 à 200 Premières Nations n'ont pas accès à l'eau potable. Il s'agit là des infrastructures qui doivent être bâties. Vous avez aussi indiqué que nous allions devoir compter sur la main-d'œuvre autochtone pour y participer. J'entends par là leur expertise.

Je réfléchis aux coûts, à la taille ainsi qu'à la durée de ce projet. Je sais que vous n'avez pas les chiffres, mais pour moi, c'est une question de coût et de rendement. Êtes-vous absolument certain que ce projet sera rentable à long terme? Je suis un peu sceptique en raison de la taille du projet, des distances et des coûts.

M. O'Byrne : Tout d'abord, Rome ne s'est pas faite en un jour. Il s'agit d'un projet d'immense envergure dont la réalisation s'inscrit dans le temps, et c'est la raison pour laquelle il est important de le diviser en étapes et de viser en premier ce qui est le plus facile et le plus rentable. Cela n'est peut-être pas le cas de certaines régions du Cercle de feu.

The development of the Ring of Fire, you have to look at it over a much longer period. It might be decades in terms of when the ROI happens.

The trouble, as we know sometimes with the government or even business, is that businesses sometimes think in shorter segments of time and in terms of what will get me the best ROI in "X" amount of time. Governments might think in terms of a four-year cycle. The trouble is, doing something that might not yield a return on investment for 10 or 15 years is the challenge. It takes a long amount of time to even do the planning and analysis on this.

The costs for building highways can be high, but it also depends on the standard highway you are building. To me, it's building an all-season road, which is a gravel roadway with appropriate culverts and other things to not impede drainage. It doesn't mean a paved surface, because the cost of doing that is prohibitive in some of those areas. You have a lot of Canadian Shield there. A lot of aggregate is needed in terms of crushing up the Canadian Shield into aggregate to build gravel roads, so it doesn't cost as much.

I don't know how well you know the Far North of Canada — maybe you know it very well — but Stantec has done the engineering and it's almost complete now. The Dempster Highway previously terminated in Inuvik and now it's being extended Tuktoyaktuk. I've flown that corridor in a 50-year-old Cessna, and if there is tough terrain to build an all-season gravel road in, that would be the toughest in all of Canada. And it has been done. Stantec and our partner, the Northwest Territories, have shown that it can be done in any economically feasible way. That's an area where there is not a huge labour force and not an abundance of equipment to get in and out of there easily. It has now provided direct access to the Beaufort Sea for Canada. Previously it was in the Mackenzie Delta and now it goes to the Beaufort Sea. It's not an easy place to engineer a road. But it has been done and is in fact being built right now.

The Ring of Fire portion of northern Ontario is a far more economically superior place to build an all-season road.

Senator Moncion: How long would it take?

Mr. O'Byrne: Well, that all depends on how big the stage is and how much time you're going to take to build a road like that.

If you look at Highway 63, which is built from Edmonton to Fort McMurray, that was twinned. It took a span of five-plus years to twin it all the way from Edmonton to Fort McMurray — and not just twin it; the shoulders on this road, because of the big, heavy loads, are basically the size of a normal highway. It is almost like building an eight-lane highway to Fort

Pour ce qui est de la mise en valeur du Cercle de feu, il s'agit d'un projet à beaucoup plus long terme. Il se pourrait qu'il faille plusieurs décennies avant que le projet soit rentable.

Le problème, comme nous le savons parfois, avec le gouvernement ou même les entreprises, c'est que les entreprises ont tendance à réfléchir à court terme et visent le meilleur rendement dans un délai précis. Les gouvernements ont tendance à réfléchir en fonction d'un cycle de quatre ans. Le défi, c'est donc de réaliser un projet qui pourrait ne pas être rentable avant 10 ou 15 ans. La planification et l'analyse à elles seules exigent énormément de temps.

Le coût de construction d'une autoroute peut être élevé, mais cela dépend aussi du type d'autoroute que l'on construit. À mes yeux, il s'agirait d'une route quatre saisons, c'est-à-dire une route en gravier équipée de fossés adaptés et d'autres éléments pour ne pas nuire à l'écoulement de l'eau. Cela ne signifie pas forcément qu'il faut construire une route goudronnée, car dans certaines régions, cela représente un coût prohibitif. Pour ce qui est du sol, il s'agit principalement du Bouclier canadien. Cela nécessite beaucoup de granulats, obtenus par concassage du Bouclier canadien pour la construction de routes en gravier, ce qui coûte moins cher.

Je ne sais pas à quel point vous connaissez le Grand Nord canadien, et peut-être que vous le connaissez très bien, mais Stantec a pratiquement fini son étude technique. L'autoroute Dempster, qui s'achevait auparavant à Inuvik, est en train d'être prolongée jusqu'à Tuktoyaktuk. J'ai survolé ce corridor dans un Cessna de 50 ans, et je peux vous dire que s'il y a bien une région au Canada où il est difficile de construire une route de gravier quatre saisons, c'est celle-ci. Et pourtant, cela a été fait. Stantec et son partenaire, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, ont prouvé que c'était réalisable et économiquement viable. C'est une région où il n'y a pas une grande abondance de main-d'œuvre et d'équipement. Le Canada a maintenant un accès direct à la mer de Beaufort. Auparavant, on avait accès au delta du Mackenzie, mais on a maintenant accès à la mer de Beaufort. Ce n'est pas un endroit où il est facile de concevoir une route. Mais cela a été fait, et cette route est en construction au moment où je vous parle.

La région du Cercle de feu du Nord de l'Ontario est en endroit où il est bien plus économiquement viable de construire une route quatre saisons.

La sénatrice Moncion : Combien de temps faudrait-il?

M. O'Byrne : Eh bien, cela dépend de l'importance de cette étape et du temps qu'il va falloir pour construire une route comme celle-ci.

Prenez l'autoroute 63, qui a été construite entre Edmonton et Fort McMurray, cette autoroute a été dédoublée. Il a fallu plus de cinq ans pour la dédoubler sur toute sa longueur. Et il ne s'agit pas que d'un simple dédoublement. En raison de la forte charge des véhicules qui y circulent, l'accotement de cette route est de la même taille que celui d'une autoroute normale. Cela revient

McMurray. That was done in five-plus years, and it is an almost 600-kilometre corridor. That was done to a much higher standard than what would likely be built.

The Chair: This was an excellent session. We very much appreciate your participation. Thank you for coming before our committee. We enjoyed it very much.

(The committee continued in camera.)

pratiquement à construire une autoroute à huit voies jusqu'à Fort McMurray. Cela a été fait en un peu plus de cinq ans, et il s'agit d'un corridor de près de 600 kilomètres. Dans ce cas-là, il s'agit d'une route respectant des normes beaucoup plus élevées que ce qui serait nécessaire dans le cas qui nous intéresse.

Le président : Ce fut une excellente séance. Nous apprécions énormément votre participation. Merci d'avoir témoigné devant notre comité. Nous vous en savons gré.

(La séance se poursuit à huis clos.)

WITNESSES

Wednesday, April 5, 2017

As an individual:

The Honourable David Emerson, P.C., Chairman, Emerson Services Ltd. (by video conference).

Canadian Energy Pipeline Association:

Chris Bloomer, President and Chief Executive Officer (by video conference).

Thursday, April 6, 2017

Stantec:

Simon O'Byrne, Vice President, Planning (by video conference).

TÉMOINS

Le mercredi 5 avril 2017

À titre personnel :

L'honorable David Emerson, C.P., président, Emerson Services Ltd. (par vidéoconférence).

Association canadienne de pipelines d'énergie :

Chris Bloomer, président et chef de la direction (par vidéoconférence).

Le jeudi 6 avril 2017

Stantec :

Simon O'Byrne, vice-président, Planification (par vidéoconférence).