SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

Chair:
The Honourable ROSA GALVEZ

Tuesday, May 8, 2018
Thursday, May 10, 2018

Issue No. 45

Third and fourth meetings:

Subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent de l'

ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

Présidente :
L'honorable ROSA GALVEZ

Le mardi 8 mai 2018
Le jeudi 10 mai 2018

Fascicule nº 45

Troisième et quatrième réunions :

Teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

54043-54057

STANDING SENATE COMMITTEE ON ENERGY, THE ENVIRONMENT AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Rosa Galvez, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cordy	Neufeld
* Day	Patterson
(or Mercer)	Richards
Dupuis	Seidman
* Harder, P.C.	* Smith
(or Bellemare)	(or Martin)
(or Mitchell)	Wetston
Massicotte	* Woo
Mockler	(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT ET DES RESSOURCES NATURELLES

Présidente : L'honorable Rosa Galvez

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Cordy	Neufeld
* Day	Patterson
(ou Mercer)	Richards
Dupuis	Seidman
* Harder, C.P.	* Smith
(ou Bellemare)	(ou Martin)
(ou Mitchell)	Wetston
Massicotte	* Woo
Mockler	(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

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, Tuesday, May 8, 2018
(84)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:08 p.m., in room 257, the East Block, the chair, the Honourable Rosa Galvez, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cordy, Galvez, MacDonald, Massicotte, Mockler, Neufeld, Patterson, Richards, Seidman and Wetston (10).

In attendance: Sam Banks and Jesse Good, 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 Tuesday, April 24, 2018, the committee continued its study of the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 44.*)

WITNESSES:

VIA Rail Canada:

Pierre Le Fèvre, Senior Advisor to the President and Chief Executive Officer;

Bruno Riendeau, Director, Safety and Sustainable Development;

Jacques Fauteux, Director, Government and Community Relations.

Railway Association of Canada:

Michael Gullo, Director, Policy, Economic and Environmental Affairs.

National Airlines Council of Canada:

Massimo Bergamini, President and Chief Executive Officer;

Geoffrey Tauvette, Co-Chair, Environment Committee and Director, Fuel and Environment, WestJet.

Canadian Trucking Alliance:

Jonathan Blackham, Director, Policy and Public Affairs.

Mr. Le Fèvre and Mr. Gullo each made a statement and, together with Mr. Fauteux and Mr. Riendeau, answered questions.

At 6 p.m., the committee suspended.

At 6:04 p.m., the committee resumed.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 8 mai 2018
(84)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 8, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Rosa Galvez (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cordy, Galvez, MacDonald, Massicotte, Mockler, Neufeld, Patterson, Richards, Seidman et Wetston (10).

Également présents : Sam Banks et Jesse Good, 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 mardi 24 avril 2018, le comité poursuit son examen de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 44 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

VIA Rail Canada :

Pierre Le Fèvre, conseiller principal au président et chef de la direction;

Bruno Riendeau, directeur, Sécurité et développement durable;

Jacques Fauteux, directeur, Relations avec les gouvernements et les collectivités.

Association des chemins de fer du Canada :

Michael Gullo, directeur, Politiques, affaires économiques et environnementales.

Conseil national des lignes aériennes du Canada :

Massimo Bergamini, président et chef de la direction;

Geoffrey Tauvette, coprésident, Comité de l'environnement et directeur, Carburant et environnement, WestJet.

Alliance canadienne du camionnage :

Jonathan Blackham, directeur, Politiques et affaires publiques.

MM. Le Fèvre et Gullo font chacun une déclaration et, avec MM. Fauteux et Riendeau, répondent aux questions.

À 18 heures, la séance est suspendue.

À 18 h 4, la séance reprend.

Mr. Blackham and Mr. Bergamini each made a statement and, together with Mr. Tauvette, answered questions.

At 6:58 p.m., the committee adjourned to the call of the chair

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 10, 2018
(85)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:01 a.m., in room 257, the East Block, the chair, the Honourable Rosa Galvez, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cordy, Dupuis, Galvez, Massicotte, Mitchell, Mockler, Neufeld, Patterson, Richards, Seidman and Wetston (11).

In attendance: Sam Banks and Jesse Good, 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 Tuesday, April 24, 2018, the committee continued its study of the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 44.*)

WITNESSES:

Canada West Foundation:

Martha Hall Findlay, President and Chief Executive Officer.

Canada's Ecofiscal Commission:

Dale Beugin, Executive Director.

As an individual:

Nathalie Chalifour, Associate Professor, Faculty of Law, Common Law Section, University of Ottawa.

Ms. Hall Findlay made a statement and answered questions.

At 8:51 a.m., the committee suspended.

At 8:56 a.m., the committee resumed.

Mr. Beugin made a statement and answered questions.

At 9:28 a.m., the committee suspended.

At 9:30 a.m., the committee resumed.

Ms. Chalifour made a statement and answered questions.

MM. Blackham et Bergamini font chacun une déclaration et, avec M. Tauvette, répondent aux questions.

À 18 h 58, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 10 mai 2018
(85)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 1, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Rosa Galvez (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cordy, Dupuis, Galvez, Massicotte, Mitchell, Mockler, Neufeld, Patterson, Richards, Seidman et Wetston (11).

Également présents : Sam Banks et Jesse Good, 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 mardi 24 avril 2018, le comité poursuit son examen de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 44 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Canada West Foundation :

Martha Hall Findlay, présidente et chef de la direction.

Commission de l'écofiscalité du Canada :

Dale Beugin, directeur général.

À titre personnel :

Nathalie Chalifour, professeure agrégée, faculté de droit, Section de common law, Université d'Ottawa.

Mme Hall Findlay fait une déclaration et répond aux questions.

À 8 h 51, la séance est suspendue.

À 8 h 56, la séance reprend.

M. Beugin fait une déclaration et répond aux questions.

À 9 h 28, la séance est suspendue.

À 9 h 30, la séance reprend.

Mme Chalifour fait une déclaration et répond aux questions.

At 10:01 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

À 10 h 1, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Maxime Fortin

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 8, 2018

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 5:08 p.m. to study the subject matter of those elements contained in Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures.

Senator Rosa Galvez (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good evening, and welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Rosa Galvez, a senator from Quebec and I'm the chair of this committee.

I will now ask senators around the table to introduce themselves.

Senator Cordy: Senator Jane Cordy, Nova Scotia.

Senator Patterson: Dennis Patterson, Nunavut.

Senator Neufeld: Richard Neufeld, British Columbia.

[*Translation*]

Senator Mockler: Percy Mockler from New Brunswick.

[*English*]

The Chair: I would also like to introduce our staff, our clerk Maxime Fortin, and our library and Parliament analysts Sam Banks and Jesse Good. Today we continue our study on the subject matter of Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures. Part 5 of the bill deals with the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act.

For our first panel we will hear from two organizations. From the Railway Association of Canada, we have Michael Gullo, Director, Policy, Economic and Environmental Affairs. And from VIA Rail Canada, we welcome Pierre Le Fèvre, Senior Advisor to the President and Chief Executive Officer; Jacques Fauteux, Director, Government and Community Relations; and Bruno Riendeau, Director, Safety and Sustainable Development.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 8 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 8, pour étudier la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures.

La sénatrice Rosa Galvez (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Bonsoir et bienvenue à cette séance du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Rosa Galvez, je suis une sénatrice représentant le Québec et je suis présidente de ce comité.

Je demanderais maintenant aux sénateurs autour de la table de se présenter.

La sénatrice Cordy : Sénatrice Jane Cordy, Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Patterson : Dennis Patterson, Nunavut.

Le sénateur Neufeld : Richard Neufeld, Colombie-Britannique.

[*Français*]

Le sénateur Mockler : Percy Mockler, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

La présidente : J'aimerais également vous présenter le personnel du comité : notre greffière, Maxime Fortin, et nos analystes de la Bibliothèque du Parlement, Sam Banks et Jesse Good. Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude de la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. La partie 5 du projet de loi porte sur la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre.

Le premier groupe de témoins se compose de représentants de deux organisations. Nous accueillons Michael Gullo, directeur, Politiques, affaires économiques et environnementales, de l'Association des chemins de fer du Canada. Nous accueillons également des représentants de VIA Rail Canada : Pierre Le Fèvre, conseiller principal au président et chef de la direction, Jacques Fauteux, directeur, Relations avec les gouvernements et les collectivités, et Bruno Riendeau, directeur, Sécurité et développement durable.

Thank you for joining us. I invite you to each proceed with your opening statement, after which we will go to a question and answer period.

Pierre Le Fèvre, Senior Advisor to the President and Chief Executive Officer, VIA Rail Canada: Chair, Senator MacDonald.

[*Translation*]

Hello, ladies and gentlemen of the committee. I am Pierre Le Fèvre, Senior Advisor to the President and Chief Executive Officer of VIA Rail Canada and director of corporate and strategic planning. I am pleased to be here today with my colleagues Bruno Riendeau, Director, Safety and Sustainable Development, and Jacques Fauteux, Director, Government and Community Relations.

As a non-agent Crown corporation, VIA Rail Canada offers Canadian travellers safe, efficient and environmentally friendly rail service.

[*English*]

VIA Rail's corporate shift to a customer-centric model in 2014 has led to unprecedented passenger and revenue growth. For four consecutive years, VIA Rail has recorded an increase in revenue, as well as an increase in ridership for the past three consecutive years. With an increase of over 10 per cent compared to 2016, nearly 4.4 million Canadians made the choice last year to leave their cars in favour of taking the train.

As we celebrate the fortieth anniversary of our corporation, the 2018 federal budget recognized Canadians' growing and renewed trust in passenger rail service. The government awarded us, VIA Rail, the necessary funds to renew its train fleet in the Windsor-Quebec City corridor. By as early as 2022, our passengers will be able to enjoy modern and accessible cars, meeting the highest international environmental standard.

[*Translation*]

Allow me to make an important point. Our service is becoming increasingly popular, and the capacity of our trains is growing, which means higher energy consumption. That said, since 2014, for every additional tonne of emissions produced by our trains, VIA Rail Canada has prevented 2.2 tonnes of car emissions since those trips are made by train rather than by car.

Moreover, this ratio will be multiplied by the introduction of lighter locomotives and rail cars that use less energy, and the optimization of these new rail lines with the introduction of high-

Je vous vous remercie d'être parmi nous aujourd'hui. Je vous invite à nous présenter chacun un exposé, après quoi il y aura une période de questions et de réponses.

Pierre Le Fèvre, conseiller principal au président et chef de la direction, VIA Rail Canada : Madame la présidente, sénateur MacDonald.

[*Français*]

Mesdames et messieurs membres du comité, bonjour à tous. Je suis Pierre Le Fèvre, conseiller principal du président et chef de la direction de VIA Rail Canada et directeur de la planification et de la stratégie d'entreprise. C'est avec plaisir que je comparais aujourd'hui accompagné de mes collègue,s Bruno Riendeau, directeur, Sécurité et développement durable, et Jacques Fauteux, directeur, Relations avec les gouvernements et les collectivités.

En tant que société d'État non mandataire, VIA Rail Canada offre aux voyageurs canadiens un service ferroviaire sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

[*Traduction*]

La transformation qu'a entreprise VIA Rail en adoptant un modèle axé sur le consommateur, en 2014, a généré une croissance sans précédent du nombre de passagers et des revenus. VIA Rail a enregistré une hausse de revenus quatre années consécutives, de même qu'une hausse de l'achalandage les trois dernières années. Compte tenu de cette hausse de plus de 10 p. 100 de l'achalandage comparativement à 2016, près de 4,4 millions de Canadiens ont fait le choix du train au détriment de la voiture l'an dernier.

Alors que nous célébrons le 40^{e} anniversaire de notre société, le budget fédéral 2018 reconnaît la confiance croissante et renouvelée des Canadiens envers le service ferroviaire voyageurs. En effet, le gouvernement nous a consenti, à VIA Rail, les fonds nécessaires pour renouveler notre flotte de trains dans le corridor Windsor-Québec. Ainsi, dès 2022, nos passagers bénéficieront de wagons modernes et accessibles, qui répondent aux normes environnementales internationales les plus élevées.

[*Français*]

Permettez-moi de faire une précision importante. En effet, notre service connaît un engouement croissant, et la capacité de nos trains s'accentue, ce qui se traduit par une consommation énergétique plus grande. Cela dit, depuis 2014, pour chaque tonne d'émissions additionnelles générées par nos trains, VIA Rail Canada aura évité 2,2 tonnes attribuables à l'automobile grâce au fait que ces déplacements sont effectués en train plutôt qu'en voiture.

Qui plus est, la mise en service de locomotives et de voitures plus légères et moins énergivores ainsi que l'optimisation de ces nouvelles rames de train avec l'introduction du projet de train à

frequency rail, or HFR, which I will talk about later — and which Mr. Yves Desjardins-Siciliano discussed in his last report.

More than ever, sustainable mobility is at the very core of VIA Rail Canada, which leads me to two important points in our presentation today. First, I will discuss our environmental performance in recent years, and then outline our current and future efforts related to climate change.

Last month, VIA Rail Canada published its third sustainable mobility report for 2017. Let me give you a few practical examples of our commitment. VIA Rail Canada has reduced its trains' GHG emissions by 30 per cent since 2005, for a reduction of more than 52,000 tonnes of CO_2, which exceed the objective of 20 per cent for 2020.

Since 2009, we have improved our fuel efficiency by making changes to our train handling, which has allowed us to reduce our GHG emissions by 24 per cent. The technology we created to reduce fuel consumption also earned us the environmental award of excellence from the Railway Association of Canada.

In addition to our efforts and creative solutions to reduce our environmental footprint, our most promising plan is that of introducing high-frequency rail in Canada, a proposal that was submitted to the federal government in 2016. Allow me to explain the real environmental benefits of this ambitious proposal.

[*English*]

As members of the committee are aware, VIA Rail has developed a proposal for High Frequency Rail, which we call HFR service, between Quebec City and Toronto that would see VIA Rail operate on dedicated tracks exclusive to its service. This would allow VIA to significantly increase service frequencies and reduce travel times by as much as 25 per cent.

Above all, VIA Rail's HFR plan would result in clear benefits to the environment as the ridership is forecasted to reach 9.9 million trips by 2030. It means eliminating greenhouse gas from the equivalent of 2.3 million cars, or a 10 per cent reduction in vehicle emissions every year.

[*Translation*]

Our proposal would reduce CO_2 emissions by 12.5 million tonnes by 2050. If the service was fully electric, the reduction would be 13.9 million tonnes.

grande fréquence (TGF), dont je vous parlerai un peu plus tard — et dont M. Yves Desjardins-Siciliano a traité dans son dernier rapport —, permettront de multiplier ce ratio.

Ainsi, la mobilité durable est plus que jamais au cœur même de l'existence de VIA Rail Canada, ce qui m'amène à aborder deux éléments importants de nos propos aujourd'hui, pour présenter, d'une part, notre performance environnementale de ces dernières années et exposer, d'autre part, notre action actuelle et future en matière de changement climatique.

VIA Rail Canada publiait le mois dernier son troisième rapport sur la mobilité durable pour l'année 2017. Laissez-moi vous présenter quelques exemples concrets de notre engagement. VIA Rail Canada a réduit de 30 p. 100 les émissions de gaz à effet de serre de ses trains par rapport à 2005, soit une différence de plus de 52 000 tonnes de CO_2 qui dépasse notre objectif de 2020 fixé à 20 p. 100.

Depuis 2009, nous avons amélioré notre économie de carburant en modifiant la conduite de nos trains, ce qui s'est traduit par une réduction de 24 p. 100 de nos gaz à effet de serre. La technologie que nous avons créée dans le but de réduire notre consommation de carburant nous a d'ailleurs valu le prix d'excellence en environnement de l'Association des chemins de fer du Canada.

Au-delà de nos efforts et des solutions créatives apportées afin de réduire notre empreinte environnementale, notre plan le plus prometteur demeure celui d'introduire au Canada un train à grande fréquence, une proposition qui a été présentée au gouvernement fédéral en 2016. Voici comment cet ambitieux projet se traduit en gains réels pour notre environnement.

[*Traduction*]

Comme les membres du comité le savent, VIA Rail a préparé une proposition de train à grande fréquence, le TGF, entre Québec et Toronto. VIA Rail utiliserait des voies spéciales exclusivement pour ce service. Ainsi, VIA pourrait augmenter considérablement la fréquence du service et la durée du déplacement pourrait diminuer de 25 p. 100.

Par-dessus tout, le plan de TGF de VIA Rail bénéficierait clairement à l'environnement et aux passagers, puisque l'on prévoit que le nombre de déplacements pourrait atteindre 9,9 millions d'ici 2030. Ce service permettrait d'éliminer les émissions de gaz à effet de serre de l'équivalent de 2,3 millions de voitures, ce qui correspond à une réduction de 10 p. 100 des émissions des véhicules chaque année.

[*Français*]

Notre projet permettra de réduire nos émissions de dioxyde de carbone de l'ordre de 12,5 millions de tonnes de CO_2 d'ici 2050. Dans l'éventualité où ce projet serait entièrement électrifié, cette réduction serait de 13,9 millions de tonnes.

In short, one of the keys to sustainability is our determination to reduce our carbon footprint. VIA Rail's current and future service is part of a comprehensive solution to limit negative environmental effects and support the transition that we must all make, as individuals and as a nation, to a greener economy.

VIA Rail Canada wants to be the greenest method of transportation in the country and reduce Canada's total carbon footprint. We believe that we can reach the GHG reduction targets that VIA Rail Canada has committed to, together with 65 other member countries of the International Union of Railways.

Finally, I would like to thank the committee for inviting us. We will be pleased to answer your questions.

[*English*]

Michael Gullo, Director, Policy, Economic and Environmental Affairs, Railway Association of Canada: It's a pleasure to speak to you today. My comments will focus largely on the implications to the RAC's freight railway members. With clear policy direction established in the Pan-Canadian Framework on Clean Growth and Climate Change, and Minister Garneau's strategic plan for the future of transportation, railways are prepared to reduce transportation-related emissions by increasing the amounts of goods and people moved by rail. With its long-standing commitment to using fuel wisely and reducing emissions, Canada's freight rail industry has lowered emissions by more than a third since 1990, while increasing workload by more than 80 per cent. The Canadian railway network consists of approximately 44,000 route kilometres across nine provinces and one territory. This network is operated primarily by two Class 1 railways and roughly 60 short-line railways.

With respect to the proposed bill, several federally regulated railways are already exposed to multiple carbon pricing policies, including the fiscal instruments in B.C. and Alberta, and the market-based approaches in Ontario and Quebec. These companies are required to meet multiple, often overlapping carbon pricing requirements to ensure they can secure a stable fuel supply chain to service their customers. The introduction of the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act and supporting regulations will potentially introduce another layer of complexity in an already administratively heavy carbon pricing environment. We believe it's critical for this legislation to recognize the unique aspects of the railway industry and its responsibility to provide a low cost and efficient service to Canadians.

En somme, l'un des plus importants piliers en matière de durabilité réside dans notre détermination à diminuer notre empreinte carbone. Nous croyons que le service actuel et futur de VIA Rail fait partie d'une solution globale visant à contrer les méfaits des changements climatiques et qu'il appuie la transition que nous devons tous faire individuellement, et en tant que nation, vers une économie plus sobre en carbone.

VIA Rail Canada souhaite ainsi incarner le mode de transport le plus vert du pays et réduire l'empreinte de carbone globale du Canada. Nous croyons pouvoir atteindre les objectifs de réduction des gaz à effet de serre envers lesquels VIA Rail Canada s'est engagée, de concert avec 65 autres pays membres de l'Union internationale des chemins de fer.

Enfin, je remercie le comité de son invitation. C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

[*Traduction*]

Michael Gullo, directeur, Politiques, affaires économiques et environnementales, Association des chemins de fer du Canada : C'est pour moi un plaisir de prendre la parole devant vous aujourd'hui. Je vous parlerai principalement des effets de cette loi sur les membres de l'ACFC qui transportent des marchandises. À la lumière de l'orientation stratégique claire énoncée dans le Cadre pancanadien sur la croissance propre et les changements climatiques, ainsi que dans le plan stratégique du ministre Garneau sur l'avenir des transports, les chemins de fer sont prêts à réduire les émissions liées au transport en faisant augmenter le volume de marchandises et le nombre de passagers transportés par train. Grâce à son engagement de longue date à utiliser le carburant judicieusement et à réduire ses émissions, l'industrie du transport de marchandises canadienne a réussi à abaisser ses émissions de plus du tiers depuis 1990, tout en augmentant sa charge de plus de 80 p. 100. Le réseau ferroviaire canadien s'étend sur environ 44 000 kilomètres de voies ferrées, qui traversent neuf provinces et un territoire. Ce réseau est principalement administré par deux compagnies de chemins de fer de catégorie 1 et environ 60 chemins de fer d'intérêt local.

Concernant le projet de loi, beaucoup de chemins de fer assujettis à la réglementation fédérale sont déjà exposés à de multiples politiques sur la tarification du carbone, ainsi qu'aux instruments fiscaux de la Colombie-Britannique et de l'Alberta et aux méthodes fondées sur le marché privilégiées par l'Ontario et le Québec. Ces entreprises doivent répondre à de multiples exigences sur la tarification du carbone, qui se recoupent souvent, pour pouvoir assurer une gestion stable de la chaîne d'approvisionnement en carburant pour leurs consommateurs. La nouvelle loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre et son règlement risquent d'ajouter un niveau de complexité au fardeau administratif déjà lourd lié à la tarification du carbone. Nous estimons essentiel que cette loi tienne compte de l'unicité de l'industrie ferroviaire et de sa responsabilité d'offrir un service efficace, à faible coût aux Canadiens.

My comments today focus principally on five areas. The first is the timing of the act. This bill aims to ensure all jurisdictions have a carbon pricing system in effect by January 1, 2019. The railway industry would like assurance that the resulting carbon pricing systems are not treated as temporary measures. This is important, as railways require an accurate understanding of fuel costs in order to understand operational expenses and establish rates. In the event the legislative proposal's requirements come into effect and then change shortly thereafter through the introduction of new provincial pricing initiatives, railways will be faced with the challenge of reviewing their arrangements with customers in order to comply with new carbon pricing requirements. The RAC recommends the government requires relevant provinces to disclose their intentions to accept the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act before the legislation becomes law.

My second comment is on transparency. Existing carbon pricing structures vary in terms of providing direction to fuel suppliers to disclose compliance costs to large purchasers of fuel such as railways. For example, B.C.'s carbon tax provides a transparent framework that ensures all parties of the fuel supply chain, from producers to distributors to users, understand the costs of carbon pricing. With respect to the proposed bill, the RAC believes the appropriate provisions need to be in place to ensure carbon pricing is transparent so that railways can understand the costs passed on by fuel suppliers.

My third point is about the recognition of renewable diesel, and again, about transparency. The general rules of application stated in item 8.6 provided quantification methodology for light fuel oil that makes an explicit reference to biodiesel and not renewable diesel. The RAC believes the bill should be amended to ensure that biodiesel and renewable diesel are treated the same. Both fuels are biogenic and have similar production emissions.

Also, the legislative proposal does not require fuel suppliers to disclose renewable or biodiesel blend rates. The RAC recommends a requirement be added to ensure fuel suppliers disclose all fuel blends so that registered carriers do not overpay nor default their respective warranties with the original equipment manufacturers.

My fourth item is about how the surcharge is applied. The legislative proposal indicates fuel imported into a province where the legislation applies will be subject to a fuel charge,

Mes observations d'aujourd'hui s'articulent autour de cinq thèmes principaux. Il y a d'abord l'échéancier. Ce projet de loi vise à ce que toutes les provinces et les territoires aient un système de tarification du carbone en vigueur au plus tard le 1er janvier 2019. L'industrie ferroviaire souhaiterait avoir la garantie que ces systèmes ne seront pas considérés comme des mesures temporaires. C'est important, parce que les chemins de fer doivent pouvoir prévoir avec exactitude les coûts du carburant et leurs dépenses opérationnelles pour établir leurs tarifs. Si cette proposition législative entre en vigueur, puis que les règles changent peu après en raison de nouvelles mesures provinciales sur la tarification, les chemins de fer devront revoir leurs ententes avec les consommateurs pour se conformer aux nouvelles exigences sur la tarification du carbone. L'ACFC recommande que le gouvernement oblige les provinces à faire connaître leur intention d'accepter ou non la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre avant qu'elle n'acquière force de loi.

Ma deuxième observation touche la transparence. Les structures de tarification du carbone existantes varient en ce qui concerne l'obligation des fournisseurs de carburant de divulguer leurs coûts de conformité aux grands acheteurs de carburant comme les chemins de fer. Par exemple, la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique s'accompagne d'un cadre transparent, pour que tous les maillons de la chaîne d'approvisionnement en carburant, des producteurs aux utilisateurs en passant par les distributeurs, comprennent les coûts qui entrent dans le calcul de la tarification du carbone. L'ACFC croit qu'il faudrait ajouter des dispositions en ce sens au projet de loi pour assurer la transparence de la tarification du carbone et que les chemins de fer puissent comprendre les coûts que leur refilent les fournisseurs de carburant.

Ma troisième observation concerne la reconnaissance du diésel renouvelable et encore une fois, la transparence. Les règles d'application qu'on trouve à l'article 8.6 prévoient une méthode de quantification du mazout léger qui renvoie explicitement au biodiésel et non au diésel renouvelable. L'ACFC estime qu'il faut modifier le projet de loi pour que le biodiésel et le diésel renouvelable soient traités de la même façon. Ce sont deux carburants biogènes dont les émissions sont comparables à la production.

De même, le projet de loi n'oblige pas les fournisseurs de carburant à divulguer la proportion de diésel renouvelable ou de biodiésel dans le mélange. L'ACFC recommande donc l'ajout de dispositions pour obliger les fournisseurs de carburant à divulguer la composition des mélanges de carburant pour que les transporteurs immatriculés ne paient pas le carburant trop cher ni ne manquent à leurs garanties respectives à l'égard des fabricants d'équipement d'origine.

Ma quatrième observation concerne la façon dont la surcharge s'applique. Selon le projet de loi, le carburant importé dans une province où la loi s'applique fera l'objet de redevances, et les

while registered carriers can apply for a rebate when they export a portion of that fuel to another province where carbon pricing already exists. While the RAC and its members appreciate the government's efforts to recognize that fuel used for railway operations is not static, it's not clear how the fuel charge will apply when a railway imports fuel from a province where carbon pricing already exists.

The RAC is concerned a railway company may be obliged to pay carbon price in two jurisdictions for the same shipment of fuel and recommends the legislated proposal includes the appropriate provisions to protect railway companies from overpayment.

My last point is about reinvesting carbon pricing revenues into low-carbon transportation options. While this bill is not intended to establish a policy for how carbon pricing revenues should be allocated in Canada, we believe the revenues generated should be reinvested into real infrastructure projects for prospective railway customers.

The Government of Quebec has recognized the significant GHG savings that rail can deliver and has directed revenues from its cap and trade system to prospective railway customers for track, facilities and reload centres. No other programs exist at the federal or province level in Canada. We believe the federal government can play a pivotal role in demonstrating the leadership required to ensure goods are moved by the lowest emitting mode of transportation where feasible.

The Chair: Thank you very much. I don't think we have copies of your statements. Could you please send it to the clerk?

Senator Patterson: I have one. It was in this binder here.

Senator MacDonald: Thank you for being here today. I see an old friend there. Hi Jacques; it is good to see you.

I'll start off talking about the rail sector and diesel engines. I want to talk about diesel engines. I am one of those people who think the obsession with carbon is a little over the top in this country, but I have no problem in pursuing reductions in GHG emission and other emissions. I think the cleaner and more efficient all machinery is, we're all better off. I'd like to see us pursue that.

transporteurs immatriculés pourront demander un remboursement lorsqu'ils en exportent une partie dans une autre province où il y a déjà une tarification du carbone. Bien que l'ACFC et ses membres apprécient les efforts du gouvernement afin de reconnaître que le carburant utilisé dans le domaine ferroviaire n'est pas statique, la façon dont la redevance sur le carburant s'appliquera n'est pas claire quand une société ferroviaire importe du carburant d'une province où il y a déjà une tarification du carbone.

L'ACFC craint que l'entreprise ne soit obligée de payer pour le carbone dans deux provinces pour le même carburant et recommande que le projet de loi prévoie des dispositions pour protéger les chemins de fer contre des paiements excessifs.

Pour terminer, je souhaite vous rappeler l'intérêt de réinvestir les revenus découlant de la tarification du carbone dans les options de transport à faibles émissions. Bien que ce projet de loi n'ait pas pour objet d'établir comment seront utilisés les revenus tirés de la tarification du carbone au Canada, nous croyons que ces revenus devraient être réinvestis dans des projets d'infrastructure réels pour les futurs clients des sociétés ferroviaires.

Le gouvernement du Québec a reconnu les importantes réductions d'émissions de gaz à effet de serre qui peuvent être réalisées grâce au transport ferroviaire et a investi des revenus de son système de plafonnement et d'échange dans des voies ferrées, des installations et des centres de rechargement pour des clients potentiels de compagnies de chemins de fer. Il n'y a aucun autre programme à l'échelon fédéral ou provincial au Canada. Nous croyons que le gouvernement fédéral peut jouer un rôle de premier plan en assumant le leadership requis pour veiller à ce que les marchandises soient transportées par le mode de transport qui produit le moins d'émissions lorsque c'est possible.

La présidente : Merci beaucoup. Je ne crois pas que nous ayons reçu un exemplaire de votre exposé. Pourriez-vous le faire parvenir à la greffière?

Le sénateur Patterson : J'ai un exemplaire. Il était dans ce cartable.

Le sénateur MacDonald : Je vous remercie d'être ici aujourd'hui. Je vois un vieil ami là-bas. Bonjour, Jacques. Je suis heureux de vous revoir.

J'aimerais tout d'abord parler du secteur ferroviaire et des moteurs au diésel. Je veux parler des moteurs alimentés au diésel. Je suis l'une de ces personnes qui pensent que nous sommes un peu trop obsédés par le carbone dans notre pays, mais je ne suis pas contre les tentatives visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'autres émissions. Je crois que plus une machine est propre et efficace, plus c'est avantageux pour tout le monde. J'aimerais que nous nous engagions dans cette voie.

I was struck over the years — and I have been on this committee for a number of years now — at the great advances with large ships and converting from diesel to LNG. It's amazing the amount of effluent that comes from a large diesel engine, a large ship, but a lot of the large passenger ships in terms of freight are converting to LNG. You didn't mention anything about converting the diesels in the train systems to LNG. I'm wondering if you've looked at that, how much you have looked at it? How far are we down the road to converting diesel engines on trains to LNG?

Au fil des ans, j'ai été très étonné — et je fais partie de ce comité depuis plusieurs années — par les grandes percées réalisées sur les grands navires et par le passage de l'alimentation au diésel à l'alimentation au gaz naturel liquéfié. C'est étonnant d'observer la quantité d'effluents émis par un gros moteur alimenté au diésel ou par un grand navire, mais de nombreux grands navires de passagers et de marchandises se convertissent au gaz naturel liquéfié. Vous n'avez rien mentionné sur la possibilité de convertir les moteurs diésel des trains en systèmes alimentés au gaz naturel liquéfié. J'aimerais savoir si vous avez envisagé cette possibilité et dans quelle mesure vous l'avez fait. Sommes-nous encore loin du but lorsqu'il s'agit de convertir les moteurs diésel des trains en moteurs alimentés au gaz naturel liquéfié?

Mr. Gullo: I'm happy to answer it. If my colleagues want to supplement, that works out as well.

M. Gullo : Je serais heureux de répondre à cette question. Si mes collègues veulent ajouter quelque chose, cela me convient également.

To answer the question fully, I would look at the existing railway emission footprint which, as I described, has been decreasing over time despite an increase in workload. That has principally been driven through investments in infrastructure that focus on enhancing system velocity and into new locomotives that follow a U.S. tier structure, and now a Canadian tier structure where we are becoming more efficient over time. There is the advancement of new and innovative operation practices, like distributed power and longer and heavier trains, and better load management. Those have been the principal drivers to the emission decreases despite the work loads increasing.

Pour fournir une réponse complète, j'examinerais d'abord les émissions des compagnies de chemins de fer existantes qui, comme je l'ai décrit, diminuent au fil du temps malgré l'augmentation de la charge. C'est principalement attribuable aux investissements dans l'infrastructure qui se concentrent sur l'amélioration de la rapidité du système et aux investissements dans les nouvelles locomotives qui suivent une structure américaine à plusieurs niveaux, et maintenant une structure canadienne à plusieurs niveaux, dans laquelle nous devenons de plus en plus efficaces. Il y a également les progrès accomplis grâce à de nouvelles pratiques d'exploitation innovatrices, par exemple la puissance de traction décentralisée et les trains plus longs et plus lourds, ainsi qu'une meilleure gestion de la cargaison. Ce sont les principaux facteurs responsables de la diminution des émissions malgré l'augmentation des charges de travail.

To answer your question spot-on about where things are going in terms of LNG, in its current state, LNG has been more of a research item. You're seeing it deployed by the major Class 1 railways in North America for smaller operations. CN led some innovative work a few years ago where they piloted LNG locomotives. The other option — I would consider that an alternative fuel — is renewable fuels. Where you're seeing more research and development, and going on parallel with the government's clean fuel standard, is the increase of renewable fuel content into the diesel fuel supply chain.

Pour répondre à votre question sur la situation du gaz naturel liquéfié, actuellement, le gaz naturel liquéfié représente davantage un enjeu lié à la recherche. En effet, ces systèmes sont déployés dans les petites installations des principaux chemins de fer de classe 1 en Amérique du Nord. Il y a quelques années, le CN a mené quelques travaux innovateurs lors d'un projet pilote sur des locomotives alimentées au gaz naturel liquéfié. L'autre option — je considérerais qu'il s'agit d'un carburant de remplacement —, ce sont les carburants renouvelables. En effet, les activités de recherche et de développement, en parallèle avec les normes gouvernementales en matière de carburant propre, se concentrent surtout sur l'augmentation de la teneur en carburant renouvelable dans la chaîne d'approvisionnement au combustible diésel.

LNG itself as a turnkey ready-made operation for the freight railway sector isn't quite there yet. There are components that work, and there are components that do not work. The parts that don't work are largely driven by economics, LNG fuel supply

Cependant, le secteur du transport des marchandises par train n'est pas encore prêt pour le gaz naturel liquéfié. Certains éléments fonctionnent et d'autres ne fonctionnent pas. Les éléments qui ne fonctionnent pas sont en grande partie liés à des facteurs économiques, aux chaînes d'approvisionnement en gaz

chains, the retrofitting costs associated with transitioning over the diesel fuel supply chain to the railway sector.

Senator MacDonald: Follow up?

The Chair: I think you have some complementary questions?

Senator MacDonald: I appreciate that. We know there have been large advancements in LNG engines that were formerly diesel engines on large ships. I think it's unrealistic to think we're going to get away from a carbon-based economy, particularly in the transportation sector. I don't think it's unrealistic to think that large diesel engines that drive trains, we're almost to the point where they can be converted to LNG.

Even though it's still a carbon-based fuel, it's a much cleaner, much more efficient fuel than diesel. I'm just wondering, in terms of that evolution, when it comes to engines, how much work has the Railway Association of Canada done on it? How much are they pursuing it? When you talk about reinvesting money into the railways in the country, to reduce their footprint, would you recommend you invest the money into this type of technology?

Mr. Gullo: There are a couple of things there. The companies themselves are making advancements into alternative technologies. LNG is one of them. You have electrification, which my colleagues can speak to. You're seeing that deployed in some of the commuter sectors. You also have new innovative ideas like Gensets and so on. Investments into alternatives are occurring.

The technology, the production on LNG, is in place. It's a matter of deployment. It's a matter of the significant infrastructure and retrofitting costs to existing locomotives, but also the fuel supply chain. The fuel supply chain in place right now to service all the different rail yards in Canada is expansive. It's significant. To retrofit that, we're talking about multibillion dollars in retrofitting costs. The economics aren't quite there yet.

The Chair: I want to remind senators that we are talking about the carbon pricing tax.

Senator Massicotte: Thank you for being with us this afternoon.

naturel liquéfié et aux coûts de mise à niveau nécessaires pour effectuer la transition de la chaîne d'approvisionnement au diésel dans le secteur ferroviaire.

Le sénateur MacDonald : Un suivi?

La présidente : Je crois que vous avez quelques questions de suivi.

Le sénateur MacDonald : Je comprends cela. Nous savons qu'on a accompli de grands progrès avec les moteurs au gaz naturel liquéfié qui étaient autrefois des moteurs au diésel sur de grands navires. Je crois qu'il n'est pas réaliste de penser que nous pourrons échapper à l'économie fondée sur les hydrocarbures, surtout dans le secteur des transports. Mais je ne crois pas qu'il soit irréaliste de penser que nous sommes sur le point de réussir à convertir les gros moteurs diésel des trains à moteurs alimentés au gaz naturel liquéfié.

Même s'il s'agit toujours d'un hydrocarbure, c'est un carburant beaucoup plus propre et efficace que le diésel. J'aimerais savoir dans quelle mesure l'Association des chemins de fer du Canada a contribué à l'évolution de ces moteurs. Dans quelle mesure les membres de cette association explorent-ils cette voie? Lorsque vous parlez de réinvestir de l'argent dans les chemins de fer du pays afin de réduire leur empreinte écologique, recommanderiez-vous d'investir dans ce type de technologie?

M. Gullo : Il faut tenir compte de deux ou trois choses dans ce cas-ci. Les entreprises elles-mêmes réalisent des progrès dans les technologies de remplacement. Le gaz naturel liquéfié représente l'une de ces technologies. Il y a aussi l'électrification; mes collègues pourront vous en parler. Ce type d'innovation est utilisé dans le transport quotidien des travailleurs de la banlieue. Il y a également des idées innovatrices comme Gensets, et cetera. On investit donc dans les technologies de remplacement.

La technologie qui permet de produire le gaz naturel liquéfié est au point. C'est une question de déploiement. Il faut prévoir l'infrastructure nécessaire et payer les coûts liés à la mise à niveau des locomotives existantes, mais il s'agit également de la chaîne d'approvisionnement en carburant. En effet, la chaîne d'approvisionnement en carburant qui sert actuellement les différents dépôts de rail au Canada est très étendue. Elle est importante. Il faudra donc y investir des milliards de dollars pour la mettre à niveau. Nous n'avons pas encore les ressources économiques nécessaires pour y arriver.

La présidente : J'aimerais rappeler aux sénateurs que nous parlons de la tarification du carbone.

Le sénateur Massicotte : Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

I read your letter to the department in February, and obviously I heard you. What I heard predominantly in your argument, which is somewhat logical, is give us more money because we are so much more efficient than transporting goods — in your case, passengers — at a much lesser GHG cost. As you know, the government put out the proposal, how it is going to tax and how it's going to work the system, the carbon pricing. Are you relatively happy with the structure, and the proposal the government is making?

Mr. Le Fèvre: Rail industry?

Mr. Gullo: My opening remarks focused on the fact that we have 44,000 kilometres across nine different provinces, one territory. The way things are working right now are less than ideal. You have the rising of regional carbon pricing structures and then you have large railway companies that traverse across the country having to comply with all the different provincial requirements. Now we have a new proposed federal requirement for jurisdictions that don't develop their own by 2019.

From that aspect, I would argue that it's less than ideal. If you're a large company and you have representation across the country, that's four or five different accounts. If there is an offsetting structure —

Senator Massicotte: It's complex.

Mr. Gullo: It's complex. It's administrative heavy. In some cases, it is not always cognizant of our need to move fuel, to preposition it for the service —

Senator Massicotte: From a macro perspective, you must be pleased because you are immensely competitive with the greenhouse gases you emit compared to your competitors, trucking and so on. In that sense, you are becoming even more competitive as your customers or your clients would be. Am I correct in saying that?

Mr. Gullo: Theoretically, carbon pricing should translate into some gains for the railway industry because of its performance and GHG track record, and because of investments. In theory, it should.

Senator Massicotte: How about the February letter? Did you get a response from the ministry in that response? Did you have a meeting with them? Did they respond to your letter?

Mr. Gullo: Not explicitly, no.

J'ai lu la lettre que vous avez écrite au ministère en février dernier, et j'ai manifestement entendu vos commentaires. Ce que j'entends surtout dans votre argument — et c'est logique —, c'est qu'il faut vous donner plus d'argent, car votre moyen de transport est beaucoup plus efficace pour transporter les marchandises — ou dans votre cas, les passagers — et vous produisez beaucoup moins de gaz à effet de serre. Comme vous le savez, le gouvernement a présenté une proposition sur le fonctionnement du système de tarification du carbone. Êtes-vous relativement satisfaits de la structure et de la proposition présentées par le gouvernement?

M. Le Fèvre : L'industrie ferroviaire?

M. Gullo : Mon exposé était axé sur le fait que nous avons 44 000 kilomètres de voie ferrée qui traversent neuf différentes provinces et un territoire. La situation actuelle n'est pas idéale. Il y a la montée des structures régionales de tarification du carbone et les grandes compagnies de chemins de fer qui traversent le pays doivent donc se conformer aux différentes exigences provinciales. On vient maintenant de proposer une nouvelle exigence fédérale pour les provinces qui n'auront pas élaboré leurs propres exigences d'ici 2019.

Pour cette raison, je ferais valoir que la situation n'est pas idéale. Si vous êtes une grande entreprise et que vous êtes représentée partout au pays, cela fait quatre ou cinq comptes différents. S'il y a une structure de compensation…

Le sénateur Massicotte : C'est complexe.

M. Gullo : C'est complexe. C'est difficile sur le plan administratif. Dans certains cas, on ne tient pas toujours compte du fait que nous devons déplacer du carburant, afin qu'il soit disponible pour le service…

Le sénateur Massicotte : Sur le plan macroscopique, vous devez être heureux, car vos faibles émissions de gaz à effet de serre vous rendent extrêmement concurrentiels comparativement à vos concurrents, c'est-à-dire les camions, et cetera. Dans ce sens, vous devenez encore plus concurrentiels, tout comme vos clients le seraient. Est-ce exact?

M. Gullo : En théorie, la tarification du carbone devrait représenter certains avantages pour l'industrie ferroviaire en raison de son rendement et de son bilan en matière de gaz à effet de serre, et en raison des investissements. En théorie, cela devrait être avantageux.

Le sénateur Massicotte : Qu'en est-il de la lettre envoyée en février? Avez-vous reçu une réponse du ministère? Avez-vous rencontré les représentants du ministère? Ont-ils répondu à votre lettre?

M. Gullo : Pas expressément, non.

Senator Massicotte: Are you getting feedback that says they will consider the point you raised?

Mr. Gullo: No explicit feedback yet.

Senator Massicotte: How about VIA Rail? We're talking about the model. We're talking about carbon pricing. How does that affect you?

[*Translation*]

Jacques Fauteux, Director, Government and Community Relations, VIA Rail Canada: Senator, first I would like to thank you for choosing to travel on our trains.

As to the implementation of the act we are discussing, VIA Rail Canada will of course implement the act as passed by Parliament.

Right now, we are interested in encouraging potential passengers to travel by train. Through our long-term plan, the HFR rail proposal that the government is considering, we think we can help reduce Canadians' carbon footprint, from a public policy perspective, if the government approves the proposal.

In this regard, I think Mr. Gullo's answer represents the rail industry. We are of course members of the association, but in terms of specific comments, we turn to our shareholder, the Government of Canada, to set public policy.

Senator Massicotte: Your annual report mentions a significant increase in passengers and revenues. That does not affect carbon, except in a few provinces, such as Quebec and Ontario. With the tax increase, I expect your company is becoming increasingly attractive to your clients, as compared to travelling by car or air. You are becoming even more competitive.

Mr. Fauteux: The numbers speak for themselves. We have seen a significant increase in passengers since the arrival of our current CEO, who has focused on how Canadians can help protect the environment and what we can do internally to be more client-oriented. With this combination of factors, we have made further progress.

Le sénateur Massicotte : Avez-vous obtenu une rétroaction selon laquelle ils tiendront compte du point que vous avez soulevé?

M. Gullo : Nous n'avons pas encore reçu de rétroaction explicite.

Le sénateur Massicotte : Qu'en est-il de VIA Rail? Nous parlons du modèle. Nous parlons de la tarification du carbone. Comment cela vous touche-t-il?

[*Français*]

Jacques Fauteux, directeur, Relations avec les gouvernements et les collectivités, VIA Rail Canada : Monsieur le sénateur, premièrement, j'aimerais souligner le fait que nous vous remercions de votre présence à bord de nos trains.

En ce qui a trait à la mise en œuvre de la loi dont on parle en ce moment, VIA Rail Canada va évidemment appliquer la loi telle qu'elle sera adoptée par les élus.

Pour le moment, notre intérêt est d'inciter les passagers potentiels à prendre le train. Avec notre plan à plus long terme, le TGF que le gouvernement est en train d'étudier, nous croyons pouvoir contribuer à la réduction de l'empreinte carbone des Canadiens, de la perspective d'une politique publique, si le gouvernement approuve le projet.

Sur ce point, je crois que les propos de M. Gullo répondent au nom de l'industrie ferroviaire. Évidemment, nous sommes membres de l'association, mais lorsqu'il s'agit de faire des commentaires spécifiques, nous nous tournons vers notre actionnaire, le gouvernement du Canada, pour faire une détermination de politique publique.

Le sénateur Massicotte : Dans votre rapport annuel, on y mentionne une augmentation importante de vos passagers et de vos revenus. Cela ne touche pas le carbone, sauf dans quelques provinces, comme le Québec et l'Ontario. Avec l'augmentation de la taxe, j'imagine que votre entreprise devient de plus en plus attrayante pour votre clientèle, en comparaison avec la voiture ou l'avion. Vous devenez encore plus compétitifs.

M. Fauteux : Les chiffres parlent d'eux-mêmes. Nous avons connu une augmentation importante de la clientèle depuis l'arrivée de notre président-directeur général actuel, qui a mis l'accent sur la contribution que les Canadiens peuvent apporter à la protection de l'environnement et sur le travail que nous pouvons faire à l'interne pour être davantage axés sur le client. Cette combinaison de facteurs nous a permis de faire avancer le dossier davantage.

[*English*]

Senator Patterson: You have recommended two specific amendments to the legislation, as I understand your presentation, and some other non-legislative measures. One is about asking suppliers to declare the fuel blend. You suggest the legislation should be amended or that should be added to the legislation. The other one is about the potential double billing for industries like yours that run systems through many provinces.

First, have you recommended this to the government and they have not listened, at least they didn't reflect your recommendations in the bill? Did you make those points in the consultation process?

Mr. Gullo: We did. That's a copy of our submission from February you have; so as articulated at that time were our comments to the government.

Senator Patterson: I want to know what feedback you got. Is there a reason that what seems to me logical suggestions were not acted upon?

Mr. Gullo: We haven't been provided any concrete rationale as to whether our recommendations have been accepted or why they were good recommendations or why they were maybe not so good recommendations.

The issue of disclosure for us is fairly straightforward. We need to know what it is that we're buying. If we look at the potential for history to repeat itself, and you see something like the renewable fuel regulations where you have a percentage requirement that can be met almost at the beginning of the year and then over the balance of the year you're not exactly sure how that percentage of the renewable fuel is distributed to those who are buying it. That is problematic for us because we need to know what it is we're buying and putting inside our locomotives that cost millions of dollars.

We need to understand the costs. In some cases, it's a guessing game depending on where the point of regulation is. In looking at similar structures, the point of regulation is typically the sale of fuel once it first hits the market. Depending on how a railway acquires its fuel, whether directly from a producer or a third-party retailer, they may not see those costs. It's important to understand what the costs are so we can account for them, establish our rates accurately and not overpay or underpay.

[*Traduction*]

Le sénateur Patterson : D'après ce que j'ai compris dans votre exposé, vous avez recommandé d'apporter deux amendements précis au projet de loi et certaines autres mesures non législatives. L'une propose de demander aux fournisseurs de divulguer leur mélange de carburant. Vous suggérez d'amender le projet de loi ou d'ajouter cela au projet de loi. L'autre concerne le potentiel de double facturation pour des industries, comme la vôtre, qui exploitent des systèmes dans plusieurs provinces.

Tout d'abord, avez-vous formulé cette recommandation au gouvernement et n'a-t-il pas écouté ou n'a-t-il pas reflété vos recommandations dans le projet de loi? Avez-vous fait valoir ces points dans le processus de consultation?

M. Gullo : Nous l'avons fait. Vous avez un exemplaire de notre proposition de février. Elle contient les commentaires que nous avons formulés au gouvernement à ce moment-là.

Le sénateur Patterson : J'aimerais savoir quelle rétroaction vous avez obtenue. Vous a-t-on expliqué pourquoi ces suggestions, qui me semblent logiques, n'ont pas été adoptées?

M. Gullo : On ne nous a pas expliqué concrètement pourquoi nos recommandations n'avaient pas été acceptées ou pourquoi il s'agissait de bonnes recommandations ou non.

Pour nous, la question de la divulgation est assez directe. Nous devons connaître le contenu de ce que nous achetons. Si nous tenons compte du potentiel que l'histoire se répète, il existe des règlements sur les carburants renouvelables qui contiennent une exigence liée au pourcentage qui peut être satisfaite dès le début de l'année. Ensuite, pendant le reste de l'année, les acheteurs de ce carburant ne peuvent pas connaître avec certitude le pourcentage de carburant renouvelable qui entre dans sa composition. Cela nous pose un problème, car nous devons connaître le contenu de ce que nous achetons et de ce que nous mettons à l'intérieur de nos locomotives, car cela nous coûte des millions de dollars.

Nous devons comprendre les coûts. Dans certains cas, il faut les deviner selon la méthode suivie par le règlement. En se fiant à des structures similaires, on peut constater que la méthode de réglementation est habituellement la vente du carburant à son arrivée sur le marché. Selon la façon dont une compagnie de chemins de fer obtient son carburant, que ce soit directement d'un producteur ou par l'entremise d'un tiers détaillant, il se peut qu'elle ne puisse pas voir ces coûts. Il est important de comprendre les coûts, afin que nous puissions en tenir compte, établir nos tarifs en conséquence et ne pas payer un prix trop élevé ou pas assez élevé.

The second part was about essentially the rebate. Our understanding of the proposal in the way it is worded, if you purchase fuel in a jurisdiction where the legislation is going to apply — theoretically, at this point, Saskatchewan — and then you transport a portion of that fuel into a province where a carbon pricing structure already exists, say over to Alberta, then you can apply for a rebate.

The question we have is that there is an explicit reference to biodiesel and not renewable fuel. I think it's an administrative oversight that may have occurred. We would say let's put both biodiesel plus renewable fuel in so we can maximize the options available to the fuel supply chain.

Senator Patterson: I think the administrative burden that will be placed on your industry was touched on already today. We have a checkerboard system in Canada with different regimes in provinces and some may have the federal backstop. As I understand it, each consumer of fuel will be required to account for the net quantity of fuels used in each jurisdiction and remit payment or claim a rebate.

Do you foresee this requiring efforts in personnel and time to meet the reporting requirements? Is this administrative burden going to be reasonable?

Mr. Gullo: To be frank, we haven't done any clear forecasting on the potential administrative burden associated with the legislative proposal. It is a complex legislative proposal, no question. There are several requirements. You have to be a registered carrier. You have to file your rebates. You have to essentially claim what you're using within that jurisdiction. It is going to add some administrative burden.

My point is perhaps at a bit higher level, when you anchor that into the administrative burden on a rail company with operations in multiple jurisdictions and an existing carbon pricing structure. Our class 1s are filing and participating in the carbon pricing regulatory requirements in B.C., Alberta, Ontario and Quebec. You add one more, and it's the cumulative effect that's starting to become the concern with the administrative burden.

The Chair: I want to ask a question of VIA Rail.

La deuxième partie concernait essentiellement le remboursement. Selon ce que nous avions compris du libellé de la proposition, si vous achetez du carburant dans une province où la loi s'appliquera — en théorie, à ce moment-ci, en Saskatchewan — et que vous transportez ensuite une partie de ce carburant dans une province où il existe déjà une structure de tarification du carbone, par exemple en Alberta, dans ce cas, vous pouvez faire une demande de remboursement.

Nous nous interrogeons par contre sur la référence explicite au biodiésel et au carburant non renouvelable. Je crois qu'il s'est peut-être produit une erreur administrative dans ce cas. Nous suggérons d'inclure le biodiésel et le carburant renouvelable, afin que nous puissions maximiser les options dans la chaîne d'approvisionnement en carburant.

Le sénateur Patterson : Je crois que le fardeau administratif qui sera imposé à votre industrie a été abordé plus tôt aujourd'hui. Au Canada, en raison des différents régimes en vigueur dans chaque province, nous avons un amalgame de systèmes et certains ont peut-être un filet de sécurité fédéral. D'après ce que je comprends, chaque consommateur de carburant devra tenir compte de la quantité nette de carburant utilisée dans chaque province et envoyer un paiement ou réclamer un remboursement.

À votre avis, faudra-t-il prévoir du temps et du personnel pour satisfaire aux exigences en matière de rapports? Ce fardeau administratif sera-t-il raisonnable?

M. Gullo : Pour être honnête, nous n'avons fait aucune prévision liée à un fardeau administratif potentiel imposé par la proposition législative. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'une proposition législative complexe. Elle contient plusieurs exigences. Il faut être un transporteur inscrit. Il faut faire des demandes de remboursement. Il faut essentiellement réclamer ce qu'on utilise dans chaque province. Cela s'ajoutera au fardeau administratif.

Le point que je fais valoir est peut-être à un niveau plus élevé, c'est-à-dire lorsqu'on associe cela au fardeau administratif que devra assumer une compagnie de chemins de fer qui mène ses activités dans plusieurs provinces et dans le cadre d'une structure de tarification du carbone déjà en œuvre. Nos chemins de fer de classe 1 satisfont aux exigences réglementaires en matière de tarification du carbone de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de l'Ontario et du Québec. L'ajout d'une autre structure a un effet cumulatif qui commence à devenir préoccupant sur le plan administratif.

La présidente : J'aimerais poser une question aux représentants de VIA Rail.

[*Translation*]

You operate in various provinces that have had a carbon pricing system for some time. Your operations extend from British Columbia to Quebec. Having dealt with the carbon tax, what would you say are the pros and cons?

Bruno Riendeau, Director, Security and Sustainable Development, VIA Rail Canada: Right now, it is hard to say what the pros and cons are because the tax is already paid on the diesel we buy. The bigger issue is for us is the administrative burden, which involves identifying where diesel was used in the various jurisdictions. I have not assessed the scope of that administrative work as of yet, but that is essentially the impact we feel.

The Chair: Thank you very much.

Mr. Le Fèvre: In our case, there is essentially one person who is responsible for the administrative work.

The Chair: One person.

Mr. Le Fèvre: It would be much more complicated for CN or CP owing to the nature of their business, the number of trains they operate and the number of jurisdictions. Our trains travel primarily in Quebec and Ontario. Very few of our trains operate in the other provinces. This is much easier for us to manage than for the major cargo shippers.

The Chair: Thank you very much for your answer.

[*English*]

Senator Neufeld: Thank you, gentlemen, for being here. Just to stay on that same topic, the trucking industry has been travelling across the country for some time. Every jurisdiction being able to pay, whether it's a fuel tax, workers' compensation — whatever applies differently in each province or territory. I can't imagine it would be that difficult for CN or CP — large railroads — to actually figure out how to do that. It's the same with the fuel tax. I don't know what fuel tax applies to railroads, but when it comes to the highways, there's a highway tax. That's all done.

I operated a company that worked in two territories and two provinces. It certainly didn't take a lot of time for the people who were doing my books to figure it out. I think you can figure that out.

The question I have is, first, to VIA. If you electrify — which would be great, I guess, and you have your own dedicated track — would you see a reduction in rates for people to travel on VIA Rail, or would there be an increase?

[*Français*]

Vous faites affaire dans plusieurs provinces qui ont prévu un système de tarification du carbone depuis un certain temps. Vous exploitez votre entreprise de la Colombie-Britannique jusqu'au Québec. Quel est le côté positif ou négatif de la taxe sur le carbone, pour y avoir déjà fait face?

Bruno Riendeau, directeur, Sécurité et développement durable, VIA Rail Canada : À l'heure actuelle, il est difficile d'en évaluer le côté positif ou négatif, parce que nous achetons du diesel dont la taxe a déjà été payée. Donc, pour nous, il s'agit davantage de la charge administrative où nous devons déterminer où a été utilisé le diesel dans les différentes juridictions. À ce moment-ci, je n'ai pas évalué l'ampleur de cette tâche administrative, mais, pour nous, ça se résume à cet impact.

La présidente : Merci beaucoup.

M. Le Fèvre : Fondamentalement, dans notre cas, il s'agit d'une personne qui s'occupe de l'administration.

La présidente : Une personne.

M. Le Fèvre : Ce serait beaucoup plus complexe pour le CN ou le CP en raison de leur nature, du nombre de trains qu'ils exploitent et des juridictions. On passe des trains surtout entre le Québec et l'Ontario. On a très peu de trains qui passent dans les autres provinces. C'est beaucoup plus simple à gérer que pour les grands transporteurs de marchandises.

La présidente : Merci beaucoup pour la réponse.

[*Traduction*]

Le sénateur Neufeld : Messieurs, je vous remercie d'être ici. Pour rester dans le même sujet, les camions de l'industrie du transport routier traversent le pays depuis un certain temps. Dans chaque province, ils sont en mesure de payer les différents coûts, que ce soit la taxe sur le carburant ou la rémunération des travailleurs, selon les exigences en vigueur dans chaque province ou chaque territoire. Je ne peux pas imaginer qu'il serait si difficile pour le CN ou le CP — de grandes compagnies de chemins de fer — de trouver une façon de le faire aussi. C'est la même chose avec la taxe sur le carburant. Je ne sais pas quelle taxe sur le carburant s'applique aux compagnies de chemins de fer, mais lorsqu'il s'agit des autoroutes, c'est une taxe sur les autoroutes. On réussit à démêler tout cela.

J'ai exploité une entreprise dans deux territoires et deux provinces. Mes comptables ont certainement compris rapidement comment tout cela fonctionnait. Je crois que vous pouvez y arriver.

Ma première question s'adresse aux représentants de VIA Rail. Si vous passez à l'électrification — ce qui serait fantastique, je présume, et vous auriez vos propres voies ferrées —, pensez-vous que cela ferait diminuer le prix des

Mr. Le Fèvre: The rates, in the end could be, if we did HFR, somewhat regulated or changed based on what the government policy would be. Right now, the objective is to maintain at least entry level rates at the same kind of rates we have today.

From the point of view of the electrification, from the point of view of the financial side of the equation — straight P&L — the costs of electrification from the point of view of operating costs, it's a wash. Fundamentally, whatever you're going to save on fuel is going to cost you in maintaining the infrastructure for electrification. There's not a lot to be gained from the point of view of electrification to be passed on to the customer.

It's fundamentally that the costs of maintaining the electric infrastructure are high. It ends up offsetting costs from a fuel point of view. That's why we've always told government that electrification becomes a government decision. From a financial point of view, it's a bit a wash. There's a bit of a benefit, but it's smaller.

The benefit is higher if you're doing local transport, because there's a lot of stop-and-go. If you're doing intercity transport, the benefits are much lower. We've always said the reason to electrify, from our point of view, is because of externalities — it's to the benefit of society to be electrified. Therefore, it becomes a policy decision.

It should have little impact on the ticket price.

Senator Neufeld: Okay. The building of it, though, would certainly play a part, wouldn't it? It's building a whole new designated railway — buying electric engines — all of the things that go along with it would have a cost that would have to be passed on.

Mr. Le Fèvre: Yes. There are two things that happen. It doesn't really get passed on. What happens is that the number of passengers goes up so drastically that you make it up on volume.

Yes, we're expecting the average fare to be a little bit higher, but the reason it's a little bit higher is because we're expecting, particularly in certain markets, to have more business-class passengers because of the competitiveness of the train. That still makes it possible for us to maintain in the economy class access prices and pricing that remains comparable to today's pricing.

It's the mix of customers that changes the average fare we're expecting to charge.

Senator Neufeld: Okay.

billets des passagers de VIA Rail ou que cela ferait plutôt augmente le prix des billets?

M. Le Fèvre : Au bout du compte, dans le cas d'un service ferroviaire à fréquence élevée, les tarifs seraient réglementés ou modifiés selon la politique du gouvernement. En ce moment, l'objectif est de maintenir au moins les premiers échelons de tarifs aux mêmes niveaux qu'aujourd'hui.

En ce qui concerne l'électrification, sur le plan financier — c'est-à-dire les profits et les pertes —, les coûts liés à l'exploitation restent les mêmes. Fondamentalement, les économies réalisées sur le carburant se transformeront en coûts d'entretien pour l'infrastructure de l'électrification. L'électrification ne produirait pas beaucoup d'avantages qui pourraient être transmis aux consommateurs.

C'est fondamentalement parce que les coûts d'entretien d'une infrastructure électrique sont élevés. Au bout du compte, ils remplacent les coûts liés au carburant. C'est la raison pour laquelle nous avons toujours dit au gouvernement que l'électrification est une décision qui lui revient. En effet, sur le plan financier, c'est équivalent. Il y a un avantage, mais il est très petit.

L'avantage est plus grand dans le cas du transport local, car il y a beaucoup d'arrêts et de redémarrages. Par contre, dans le cas du transport interurbain, il y a beaucoup moins d'avantages. Nous avons toujours dit qu'à notre avis, ce sont des facteurs externes qui motivent l'électrification — c'est-à-dire que c'est la société qui en profite. Cela devient donc une décision politique.

Cela aurait peu d'effet sur le prix des billets.

Le sénateur Neufeld : D'accord. Toutefois, la construction de cette infrastructure aurait certainement une incidence, n'est-ce pas? Il faut construire une nouvelle voie ferrée désignée — et acheter des moteurs électriques — et toutes ces choses connexes engendraient des coûts qu'il faudrait transférer.

M. Le Fèvre : Oui. Deux choses se produisent. Les coûts ne sont pas réellement transférés. Ce qui se produit, c'est que le nombre de passagers augmente tellement que cela permet de compenser.

Oui, nous nous attendons à ce que le prix moyen payé pour un trajet soit un peu plus élevé, mais c'est parce que nous nous attendons, surtout sur certains marchés, à avoir plus de passagers de première classe en raison de la compétitivité offerte par le train. Cela nous permet tout de même d'offrir un prix d'accès en classe économique et d'offrir des prix comparables à ceux d'aujourd'hui.

C'est la composition de la clientèle qui modifie le tarif moyen que nous nous attendons à appliquer.

Le sénateur Neufeld : Bien.

To Mr. Gullo, could you tell me what the railways that use diesel electric are anticipating? Are they going to have to increase their freight rates once the carbon price hits $50 a tonne? If so, by how much?

Mr. Gullo: It's a great question, and I don't have an exact answer other than to rephrase what some of our expectations are in terms of cost. I think it was in 2015 that our carbon-related costs were around $55 million. By 2022, they should be around $394 million. If you add up costs from 2015 to 2022, you're at about $1.6 billion. To what extent that's going to translate into higher rates, I don't know, but the cost is going up for everyone. The costs will go up for you and me when we go to the pump to fill up our cars, if you have a conventional diesel-electric car —

Senator Neufeld: Mine does. I live in B.C.

Mr. Gullo: It's difficult to predict what that science is, but costs seem to be going up for everyone.

Senator Neufeld: At $50 a tonne, you're saying the increase will be how much again for the major railroads?

Mr. Gullo: The cumulative costs from 2015 to 2022 are estimated to be $1.6 billion. That's additional.

Senator Neufeld: That will have to come from someplace. That will be the person who's shipping.

Thank you.

Senator Wetston: Sorry for arriving here late.

Can you talk to me about the north-south issues with respect to U.S. and Canada, and the U.S. approach at this stage to carbon tax or cap and trade service that's occurring in Canada? Has anyone asked you that question already?

Mr. Le Fèvre: No.

Senator Wetston: You obviously spend a fair bit of time in the U.S., as well as north-south routes. Do you have any comments on that?

Mr. Gullo: Sure. We operate within a North American railway network that's very competitive. Both of our Canadian class 1 railways have infrastructure and operations within the U.S. We do have some visibility on how carbon pricing is being treated here versus there. We have carbon pricing occurring at a provincial level and now at a federal level. We also have other instruments like a clean fuel standard coming into play.

Monsieur Gullo, pourriez-vous me parler des attentes des chemins de fer qui utilisent le diesel électrique? Devront-ils augmenter leurs tarifs une fois que le prix du carbone atteindra 50 $ la tonne? Dans l'affirmative, à combien se chiffrera la hausse?

M. Gullo : C'est une excellente question, mais à laquelle je n'ai pas de réponse exacte autre que de reformuler certaines de nos attentes en matière de coûts. En 2015, je crois, nos coûts liés au carbone avoisinaient les 55 millions de dollars. D'ici 2022, ils devraient atteindre environ 394 millions de dollars. Si vous additionnez les coûts de 2015 à 2022, vous obtiendrez quelque 1,6 milliard de dollars. J'ignore dans quelle mesure la situation fera grimper les tarifs, mais les coûts augmentent pour tout le monde. Ce sera plus cher pour vous et moi lorsque nous ferons le plein de nos voitures conventionnelles diesel électriques, si vous en avez une…

Le sénateur Neufeld : J'en ai une. Je vis en Colombie-Britannique.

M. Gullo : Il est difficile de prévoir la science, mais les coûts semblent être à la hausse pour tout le monde.

Le sénateur Neufeld : À 50 $ la tonne, à combien dites-vous que la hausse se chiffrera pour les grands chemins de fer?

M. Gullo : On estime que les coûts cumulatifs de 2015 à 2022 atteindront 1,6 milliard de dollars. C'est une addition.

Le sénateur Neufeld : Cet argent devra venir de quelque part, à savoir de la personne qui expédie.

Merci.

Le sénateur Wetston : Excusez-moi de mon retard.

Pouvez-vous me parler des questions Nord-Sud entre les États-Unis et le Canada? Comment les Américains envisagent-ils à ce stade-ci la taxe sur le carbone ou le système de plafonnement et d'échange du Canada? Quelqu'un vous a-t-il déjà posé la question?

M. Le Fèvre : Non.

Le sénateur Wetston : Vous passez évidemment pas mal de temps aux États-Unis, de même que sur les routes nord-sud. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

M. Gullo : Bien sûr. Nous utilisons un réseau ferroviaire nord-américain très concurrentiel. Nos deux chemins de fer canadiens de catégorie 1 ont des infrastructures et des activités aux États-Unis. Nous observons dans une certaine mesure la façon dont la tarification du carbone est traitée ici et là-bas. Nous avons une tarification du carbone à l'échelle provinciale, et maintenant au fédéral. Nous avons également d'autres instruments comme une norme sur les carburants propres qui entre en jeu.

There aren't really parallel structures in the States right now. There are a couple of states that have priced carbon, like California, for example. By and large the remainder remain unpriced. Also, there isn't a federal clean fuel standard. There is a disadvantage, you could say, from a Canadian railway perspective, when they're competing for traffic with their U.S. peers because of the cost of the pricing.

Senator Wetston: Chair, I'd like to pursue this a bit. What I'm getting at here is the competitive disadvantage of Canadian railways. Do you have any sense of what that disadvantage might be? We know what's going on in the U.S. Some states are potentially looking at carbon tax and cap and trade, but certainly the federal government is not at this stage. California is in cap and trade. I'm just going to assume that the two jurisdictions in which you have the most traffic might be Ontario and Quebec, only because of the size of both provinces, and both are in cap and trade.

I'm just trying to get a sense of what you think the implication of that is. If you don't have an ability to comment more specifically, I understand that. I think it's important, particularly as we're in the midst of NAFTA negotiations as well and haven't resolved that issue.

Mr. Gullo: They're all very fair points. I can only speak qualitatively. Aside from the $1.6 billion we have as an estimate, which is clearly a cost Canadian railways would have to pay and, theoretically, U.S. railways would not, we do have concerns about the competitive aspect of this, as well as our ability to provide a low-rate, efficient service to our customers that also maintains competitiveness and allows us to continue to advance our export conditions in particular markets, whether in North America or abroad. That's front and centre. It absolutely is of grave concern for us.

Senator Wetston: May I have a quick third question?

The Chair: Yes.

Senator Wetston: I'm concerned about what we're looking at from the point of view of railways. We understand the importance of these railways, and their contribution to Canada and its economy. We talked about that a lot today in the Senate when it comes to the transportation bill.

From my perspective, the federal government has taken a position, whether it's constitutionally valid, that they're going to allow the provinces to pick what they want to do. That only adds complexity for those having businesses across Canada. It also

Pour l'instant, il n'y a pas vraiment de structure correspondante aux États-Unis. Quelques États appliquent un prix au carbone, comme la Californie. Dans l'ensemble, les autres n'imposent pas encore de tarification. De plus, il n'y a pas de norme fédérale sur les carburants propres. Du point de vue des chemins de fer canadiens, on pourrait dire que ceux-ci sont désavantagés lorsqu'ils font concurrence à leurs homologues américains, en raison du coût de cette tarification.

Le sénateur Wetston : Madame la présidente, j'aimerais poursuivre cette réflexion. Je veux parler ici du désavantage concurrentiel des chemins de fer canadiens. Avez-vous une idée de l'ampleur de ce désavantage? Nous savons ce qui se passe aux États-Unis. Certains États envisagent possiblement la taxe sur le carbone et le système de plafonnement et d'échange, mais certainement pas le gouvernement fédéral à ce stade-ci. La Californie a un mécanisme de plafonnement et d'échange. Je vais simplement présumer que les deux provinces où vous avez le plus de trafic sont l'Ontario et le Québec, en raison de leur taille, et elles ont toutes les deux un système de plafonnement et d'échange.

J'essaie juste d'avoir une idée des répercussions de la situation, d'après vous. Si vous ne pouvez pas donner plus de précisions, je comprendrai. Je pense que c'est important, d'autant plus que nous sommes au milieu des négociations de l'ALENA et que nous n'avons pas réglé ce problème.

M. Gullo : Ce sont tous des arguments très raisonnables. Je ne peux parler que sur le plan qualitatif. En plus du 1,6 milliard de dollars que nous avons estimé, un coût que les chemins de fer canadiens devront évidemment payer, contrairement, en principe, aux chemins de fer américains, nous avons bel et bien des préoccupations en matière de compétitivité. Nous nous demandons si nous arriverons à fournir un service efficace et abordable à nos clients, un service qui demeure compétitif et nous permet d'améliorer nos conditions d'exportation sur certains marchés, que ce soit en Amérique du Nord ou à l'étranger. C'est la priorité. Bien sûr que la situation nous préoccupe vivement.

Le sénateur Wetston : Puis-je rapidement poser une troisième question?

La présidente : Oui.

Le sénateur Wetston : Je m'inquiète de ce que nous regardons au sujet des chemins de fer. Nous comprenons l'importance de ces chemins de fer, ainsi que leur apport au Canada et à son économie. Nous en avons beaucoup parlé aujourd'hui au Sénat, dans le cadre du projet de loi sur le transport.

À mon sens, le gouvernement fédéral a pris position — j'ignore si c'est valide sur le plan constitutionnel — et permet aux provinces de décider ce qu'elles veulent faire. La situation ne fait qu'ajouter un niveau de complexité aux propriétaires

adds complexity because of what's going on in the U.S. Complexity is a big cost to business, I think. You've talked about some of it, but perhaps some of it you haven't experienced yet. In that circumstance, I suspect there's little you can do except be frustrated. From VIA Rail's perspective as opposed to the association, do you have any views on that? You are in the business.

Mr. Le Fèvre: From a north-south point of view, we only operate in Canada.

We're not really touched by any differences between the two countries.

Senator Wetston: Excuse me because I'm thinking CN a little bit there.

Mr. Le Fèvre: From our point of view, that doesn't matter much. From the point of view of Canada, we live in a federation. There are costs and benefits associated with it. That's what we operate in. This is not the only area where we have to deal with varying regulations. We just have to deal with the nature of our country. We're not going to be making it one jurisdiction soon, and it works that way.

Senator Cordy: Thank you very much for being here. I agree with the previous comments that train travel really has been the fabric of our nation, how we got started. We've got a long history of train travel in Canada.

I didn't know that rail was generally four times more fuel efficient. That would, I think, be a good advertising motto for you because it really is important as we move into these times of reducing greenhouse gases.

I'm looking at the comments you sent to government officials. You spoke about the revenue. We know the federal government has said they will not be getting any revenue from the carbon tax, that, in fact, it will all go back to the provinces. You suggest it be reinvested in infrastructure and the government then suggest courses of action to the provinces. I'm not sure how realistic it is that the federal government will be able to tell the provinces what to do.

I understand your frustration — you just want to know what the rules are you can follow the rules. You don't want things to be put in place, and then, six months later, a few of the provinces decide to change. I understand the frustration, but, again, asking that the provinces disclose their intention before the legislation becomes law — we live in a complicated system with the federal and provincial governments. I'm not sure how you would iron out those kinds of things. They're great ideas. I understand, from

d'entreprises de partout au pays. Cela complique également les choses en raison de ce qui se passe aux États-Unis. La complexité coûte cher aux entreprises, selon moi. Vous en avez parlé un peu, mais peut-être n'avez-vous pas encore fait l'expérience de tout. En pareil cas, je présume que vous ne pouvez pas faire grand-chose, sauf être frustré. J'aimerais connaître le point de vue de VIA Rail plutôt que de l'association. Avez-vous une opinion à ce sujet? Vous êtes dans l'organisation.

M. Le Fèvre : Pour ce qui est de la route nord-sud, nous sommes uniquement au Canada.

Nous ne sommes pas vraiment touchés par les différences entre les deux pays.

Le sénateur Wetston : Veuillez m'excuser puisque je pense un peu au CN.

M. Le Fèvre : De notre point de vue, cela n'a pas beaucoup d'importance. Au Canada, nous vivons dans une fédération, ce qui vient avec des coûts et des avantages. C'est le contexte dans lequel nous évoluons. Ce n'est pas le seul domaine où nous devons composer avec des règlements différents. Nous devons simplement nous adapter à la nature de notre pays. Nous ne sommes pas sur le point de fusionner les compétences, et les choses sont ainsi.

La sénatrice Cordy : Merci beaucoup d'être ici. Je suis d'accord avec les observations précédentes voulant que le train ait vraiment été le tissu de notre nation, grâce auquel tout a commencé. Nous nous déplaçons en train depuis longtemps au Canada.

Je ne savais pas que le transport ferroviaire consomme généralement quatre fois moins de carburant. Ce serait selon moi une bonne devise publicitaire pour vous, car c'est vraiment important tandis que nous entrons dans l'ère de la réduction des gaz à effet de serre.

Je regarde les commentaires que vous avez envoyés aux représentants du gouvernement. Vous avez parlé des revenus. Nous savons que le gouvernement fédéral a dit qu'il ne tirerait aucun revenu de la taxe sur le carbone, et que tout reviendrait en fait aux provinces. Vous proposez que l'argent soit réinvesti dans les infrastructures et que le gouvernement propose alors des plans d'action aux provinces. J'ignore à quel point il est réaliste de penser que le gouvernement fédéral peut dire aux provinces ce qu'elles doivent faire.

Je comprends votre frustration — vous voulez juste savoir quelles sont les règles pour pouvoir les respecter. Vous ne voulez pas que des mesures soient mises en place, puis que quelques provinces décident de les modifier six mois plus tard. Je comprends votre frustration, mais, comme je l'ai dit, on peut difficilement demander aux provinces de divulguer leur intention avant l'adoption de la loi. Nous vivons dans un système complexe de gouvernements fédéral et provinciaux. J'ignore

the perspective of your business, why it would be important to know what the provinces are going to be doing. I know, from your business and the trucking industry and others, that using that money to develop infrastructure, I think, is a very positive thing that you've recommended. I'm just not sure, realistically, that the federal government can tell the provinces what to do.

Mr. Gullo: I can take that on. I think you're hearing our point of view. We would look for some leadership and some advocacy, on behalf of the federal government, to look at all of the options where carbon pricing revenues can be reinvested as a means to facilitating a low-carbon society.

Our policy wording is in there because of a precedent that's already been set in Quebec, where there is a program that has been renewed several times, that has been fully subscribed to. They take the revenues from their cap-and-trade program and put them into, essentially, a financing program that's available for prospective railway customers to connect themselves to the railway network. As a result, they're lowering emissions around $11 to $14 a tonne. They're doing a competitive job in terms of price per tonne. About $30 million has been invested to date, to our knowledge, and it has resulted in over 200,000 tonnes in reductions.

It's a program that's working. It's a program that businesses in Quebec seem to like. We try to promote it every chance we get.

[*Translation*]

Senator Massicotte: I would like to ask for a clarification. In your annual report, it says that after the number of passengers increased, so too did your revenues, by about $45 million. Yet your losses or need for capital is nearly unchanged at $353 million. Why has the increase in passengers and revenues not had a bigger impact on your net profits?

Mr. Le Fèvre: The impact on our net profits is that we are now able to carry many more passengers over a greater distance, at the same cost to the government.

The way we have been able to increase rail revenues is by increasing what we offer. We have been able to increase what we offer, that is, by offering more seats, at a lower average cost per seat, but overall, in absolute numbers, the total loss is roughly the same.

comment vous régleriez ce genre de situation. Ce sont d'excellentes idées. Du point de vue de votre entreprise, je comprends pourquoi il serait important de savoir ce que les provinces vont faire. Je sais que, aux yeux de votre entreprise, de l'industrie du camionnage et d'autres, utiliser cet argent pour l'infrastructure serait une mesure très positive que vous avez recommandée. Mais en réalité, je ne suis tout simplement pas convaincue que le gouvernement fédéral puisse dire aux provinces ce qu'elles doivent faire.

M. Gullo : Je peux répondre. Je pense que vous comprenez notre point de vue. Nous aurions aimé que le gouvernement fédéral fasse preuve d'une certaine initiative et soit sensibilisé, de façon à ce que toutes les options soient envisagées pour réinvestir les revenus de la tarification du carbone afin de promouvoir une société à faibles émissions de carbone.

Le libellé de notre politique est inclus en raison d'un précédent qui a déjà été établi au Québec, où un programme a été renouvelé à plusieurs reprises et a été entièrement souscrit. La province prend les revenus de son programme de plafonnement et d'échange, puis les investit essentiellement dans un programme de financement, qu'elle offre aux clients potentiels des chemins de fer pour qu'ils se connectent au réseau ferroviaire. La province parvient ainsi à réduire ses émissions de 11 à 14 $ la tonne. Le prix par tonne est concurrentiel. Quelque 30 millions de dollars ont été investis à ce jour, à notre connaissance, ce qui a entraîné des réductions de plus de 200 000 tonnes.

Le programme fonctionne, et les entreprises du Québec semblent l'aimer. Nous essayons d'en faire la promotion chaque fois que nous en avons l'occasion.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : J'aimerais obtenir un éclaircissement. Dans votre rapport annuel, on constate que, à la suite de l'augmentation du nombre de passagers, vos revenus ont tout de même augmenté d'environ 45 millions de dollars. Cependant, votre perte ou votre besoin en capital demeure presque inchangé à 353 millions de dollars. Comment expliquez-vous que l'augmentation du nombre de passagers et des revenus n'ait pas eu un impact plus important sur votre bénéfice net?

M. Le Fèvre : L'impact que cela a eu sur notre bénéfice net, c'est qu'on est maintenant en mesure de transporter beaucoup plus de passagers, sur une plus grande distance, au même coût pour le gouvernement.

La façon dont on peut réussir à augmenter les revenus dans le secteur du transport ferroviaire est en augmentant l'offre. On a réussi à augmenter l'offre, donc à offrir plus de sièges, à un coût moyen par siège plus faible, mais qui, au total, donne un chiffre absolu où la perte totale est à peu près la même.

Senator Massicotte: This suggests that the additional revenues are equal to the marginal production costs per additional kilometre travelled, because the result is effectively the same.

Mr. Le Fèvre: Yes, it works out to the same, except the percentage of kilometres travelled is higher.

Senator Massicotte: But the cost of those additional kilometres is equivalent to the additional revenue, so it is equal to the marginal costs.

Mr. Le Fèvre: Only if they are considered together. If we took the marginal cost per passenger kilometre, the amount would be lower, but I do not recall what that is right now.

Mr. Fauteux pointed out that we went from 37 passenger miles in 2013 to 28 today. So we have given the Government of Canada greater mobility at a lower cost. Although the total amount is roughly the same, we have greater mobility at a lower cost.

Even if we had HFR, the problem is that it would still be very expensive for us to operate. For example, the costs that have increased a great deal for us are the costs owing to poor punctuality, which means we have to pay our employees overtime. This year, the cost of overtime has been very high, especially on the Vancouver-Toronto route.

There are a number of such problems that will be solved by HFR because the trains will be on time. So HFR will increase efficiency and there will not be as many delays. The ratio will improve greatly, so we will not need as large a share from the government and we might perhaps get into the black.

Senator Massicotte: Your president appeared before the committee a year or a year and a half ago. He expected to have significant capital requirements and said that the private sector does indeed have an important role to play in meeting those requirements. What is the status on that?

Mr. Le Fèvre: First, the funding decision is up to the government. It has various options. It could decide to give us a cheque so we can take charge of the project ourselves. It could decide to use a PPP and ask us to find private sector partners to build the lines only. It could ask us to raise capital to invest in the company's operations. If it is a PPP, for instance, according to the latest rules, Infrastructure Canada would be involved. If there is an investment in the company, that would involve the Infrastructure Bank.

Le sénateur Massicotte : Cela laisse croire que les revenus additionnels sont équivalents aux coûts marginaux de production pour le kilométrage additionnel, parce que le résultat est effectivement égal.

M. Le Fèvre : Oui, ça arrive effectivement égal, sauf que le pourcentage de kilométrage est plus élevé.

Le sénateur Massicotte : Mais le coût de ce kilométrage additionnel est équivalent au revenu additionnel, c'est donc équivalent aux coûts marginaux.

M. Le Fèvre : Seulement si on les prend dans l'ensemble. Si on prenait le coût marginal par kilomètre/passager, on obtiendrait un montant plus bas, que je n'ai pas en tête en ce moment.

M. Fauteux me souligne qu'on est passé de 37 par passager/mille en 2013 à 28 aujourd'hui. On a donc offert au gouvernement du Canada plus de mobilité à un prix plus bas. Donc, même s'il est vrai que le montant total est resté à peu près le même, on a plus de mobilité à un prix plus bas.

Même si on avait un TGF, le problème est qu'on demeurerait dans un environnement très coûteux pour nous. Par exemple, les coûts qui ont beaucoup augmenté pour nous sont les coûts liés au fait que notre performance quant à la ponctualité est très négative, ce qui fait que nous devons payer des heures supplémentaires à nos employés. Cette année, les coûts liés aux heures supplémentaires, en particulier sur le train Vancouver-Toronto, seront très élevés.

Il y a plusieurs problèmes comme celui-là qui seront réglés lorsque nous aurons un TGF, puisque les trains seront à l'heure. Donc, le TGF améliorera l'efficacité et on ne connaîtra plus autant de retard. Le ratio va s'améliorer énormément, et c'est ainsi qu'on réussira à diminuer la part qu'on s'attend à recevoir du gouvernement et potentiellement à atteindre un chiffre positif.

Le sénateur Massicotte : Votre président a témoigné devant le comité il y a un an ou un an et demi. Il s'attendait à avoir besoin d'un capital important, et que le secteur privé ait effectivement un rôle important à jouer pour financer ce besoin. Où en est-on sur ce point?

M. Le Fèvre : Premièrement, c'est le gouvernement qui prendra la décision liée au financement. Le gouvernement a plusieurs choix : il peut décider de nous faire un chèque pour que nous prenions en main le projet; il peut décider de travailler sur une base de PPP et nous demander d'aller chercher des partenaires privés pour faire les voies uniquement; il pourrait nous demander d'obtenir du financement à investir dans les opérations de la compagnie. Par exemple, s'il s'agit d'un PPP, d'après les dernières règles, ce serait Infrastructure Canada qui s'impliquerait. Si c'est un investissement dans la société, cela solliciterait plutôt la participation de la Banque de l'infrastructure.

Senator Massicotte: According to your figures, what percentage of the capital needed could be raised?

Mr. Le Fèvre: I am always careful when I talk about these numbers, but it would be a significant share of the capital needed.

Senator Massicotte: Eighty per cent, for instance?

Mr. Le Fèvre: No.

Senator Massicotte: Sixty per cent, then?

Mr. Le Fèvre: It all depends what we include in the project, if it is partially funded by the private sector. If we include high-frequency lines only, it could be almost 100 per cent privately funded. The more lines there are to serve the public, the more difficult it will be and the more the government will have to invest, but that is up to the government.

HFR would generate enough revenues and profits to fund itself. That is what caught the pension fund's attention during the first funding round three years ago. But if the decision is made to include the whole network, the definition of what we put — Because there is always a line between the services that can be paid for by fare revenues and the services that exist because they are public services. Ultimately, we are asking the private sector to fund what can be paid for by fare revenues.

Senator Massicotte: Aside from the initial capital needed for construction, will annual requirements change significantly if we proceed with this project?

The Chair: I would ask you to be very brief because we have gone over our time limit.

Mr. Le Fèvre: Yes, it would be very positive. If we used private funds, there is a chance that the government would no longer have to publicly fund VIA Rail Canada.

Senator Massicotte: Remember that the committee's proceedings are recorded.

Mr. Le Fèvre: Yes, I know, but since I have been telling the government this for four years, I am already in trouble.

The Chair: Thank you very much. I'm sorry, but we have gone over the time allotted.

[*English*]

We are ready to welcome our second panel. Thank you very much for coming and for having this very interesting conversation with us.

Le sénateur Massicotte : Selon vos chiffres, combien de capital en pourcentage de capital nécessaire est-il possible d'aller chercher?

M. Le Fèvre : Je fais toujours attention quand je parle de ces chiffres, mais ce serait une part substantielle du capital nécessaire.

Le sénateur Massicotte : Par exemple, 80 p. 100?

M. Le Fèvre : Non.

Le sénateur Massicotte : Donc, 60 p. 100?

M. Le Fèvre : Tout dépend de ce qu'on décide de mettre dans le projet, si on le finance de concert avec le secteur privé. Si on met juste les voies à fréquence élevée, cela pourrait se financer à presque 100 p. 100 avec du capital privé. Plus on prévoit de lignes de service public, plus cela devient difficile, et c'est là où le gouvernement doit investir plus d'argent, mais le choix revient au gouvernement.

Le projet de TGF comme tel génère assez de revenus et de profits pour se financer lui-même. C'est ce qui avait attiré l'attention des fonds de pension au moment de la première tournée de financement il y a trois ans. Mais à partir du moment où on décide d'inclure tout le réseau, la définition de ce qu'on met... Parce qu'il y a toujours une ligne entre les services donnés qui peuvent être payés au moyen des recettes tarifaires et les services qui existent parce qu'ils sont des services publics. Finalement, ce qu'on demande au secteur privé, c'est de financer ce qui est payable à l'aide des recettes tarifaires.

Le sénateur Massicotte : À part le capital initial pour la construction, le besoin annuel change-t-il de façon importante si on va de l'avant avec ce projet?

La présidente : Je vous demanderais une réponse très courte, parce que nous avons dépassé notre limite de temps.

M. Le Fèvre : Oui, ça devient très positif. Potentiellement, si on utilisait des fonds privés, le gouvernement n'aurait plus besoin d'accorder de fonds publics à VIA Rail Canada.

Le sénateur Massicotte : N'oubliez pas que les délibérations du comité sont enregistrées.

M. Le Fèvre : Je le sais, mais comme il y a quatre ans que je le dis au gouvernement, je suis déjà mal pris.

La présidente : Je vous remercie beaucoup. Je suis désolée, mais nous avons dépassé le temps qui nous était imparti.

[*Traduction*]

Nous sommes prêts à accueillir notre deuxième groupe de témoins. Je vous remercie infiniment d'être venu pour discuter avec nous de ce sujet fort intéressant.

Welcome to the second portion of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. We are continuing our study on Part 5 of Bill C-74.

We now welcome, from the Canadian Trucking Alliance, Jonathan Blackham, Director, Policy and Public Affairs. And from the National Airlines Council of Canada, we have Massimo Bergamini, President and Chief Executive Officer; and Geoffrey Tauvette, Co-Chair, Environment Committee and Director, Fuel and Environment, WestJet.

Jonathan Blackham, Director, Policy and Public Affairs, Canadian Trucking Alliance: Good evening, senators. As mentioned, I'm Jonathan Blackham and I'm Director of Policy and Public Affairs for the Canadian Trucking Alliance. The CTA is a federation of the nation's provincial trucking associations. We represent over 4,500 companies from coast to coast.

I'm pleased to be back with this committee. I was here before as part of your work on transitioning to a low-carbon economy. I'm pleased to be here again to talk about carbon pricing, an important issue for our industry.

Trucking is a high-revenue, low-margin business where the difference between profit and loss can sometimes be measured within a few dollars. This is largely due to the highly competitive nature of our industry, with the primary benefactor of that competition being Canadian consumers.

Fuel is a major component in the equation for every single trucking company. Along with labour it is the number one leading cost component for most trucking companies. The Canadian trucking industry also competes internationally, with north-south trade being critical to this country and also to our industry. Competition with large U.S. fleets with natural advantages related to economies of scale is an everyday reality for our industry. Needless to say, every single dollar and cent count.

While we agree in principle that pricing something is an effective way to spur change, we are also limited in the options we have in the trucking industry to see change, particularly radical change.

While research and development on new technologies remains a strong focus for many OEMs, or original equipment manufacturers, there still lacks a widely available and wholly viable alternative engine such as an electric power source, for example, available for mass deployment in the heavy truck sector and particularly in the long haul segment.

Bienvenue à la deuxième partie du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Nous poursuivons notre étude de la partie 5 du projet de loi C-74.

Nous accueillons maintenant Jonathan Blackham, directeur des Politiques et affaires publiques de l'Alliance canadienne du camionnage. Nous recevons aussi les représentants du Conseil national des lignes aériennes du Canada : Massimo Bergamini, président et chef de la direction, ainsi que Geoffrey Tauvette, coprésident du Comité de l'environnement et directeur, Carburant et environnement, chez WestJet.

Jonathan Blackham, directeur, Politiques et affaires publiques, Alliance canadienne du camionnage : Bonsoir, sénateurs. Comme il a été mentionné, je m'appelle Jonathan Blackham et je suis le directeur des politiques et affaires publiques de l'Alliance canadienne du camionnage, ou ACC. L'ACC est une fédération des associations de camionnage provinciales du pays. Nous représentons plus de 4 500 entreprises d'un océan à l'autre.

Je suis heureux de revenir devant votre comité. J'ai déjà témoigné dans le cadre de votre étude sur la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. Je suis heureux d'être de nouveau ici pour parler de la tarification du carbone, un enjeu important pour notre industrie.

Le camionnage est un secteur à revenu élevé et à faible marge où la différence entre les profits et les pertes peut parfois se mesurer à quelques dollars près. C'est surtout attribuable à la nature hautement compétitive de notre industrie, une concurrence qui profite surtout aux consommateurs canadiens.

Le carburant est une composante majeure de l'équation pour chaque entreprise de camionnage. Avec la main-d'œuvre, c'est le coût le plus important de la plupart des entreprises de camionnage. L'industrie canadienne du camionnage rivalise également à l'échelle internationale, le commerce nord-sud étant essentiel à notre pays et à notre industrie aussi. La concurrence avec de grandes flottes américaines qui bénéficient naturellement d'économies d'échelle est la réalité quotidienne de notre industrie. Inutile de dire que chaque dollar et chaque cent compte.

Même si nous convenons en principe que la tarification est un moyen efficace de favoriser le changement, nous sommes également limités dans les options qui s'offrent à nous dans l'industrie du camionnage pour réaliser des changements, surtout des changements radicaux.

La recherche et le développement sur de nouvelles technologies demeurent un objectif important de nombreux fabricants d'équipements d'origine, ou FEO. Toutefois, il manque encore un moteur de rechange facilement accessible et entièrement viable, tel qu'une source d'alimentation électrique

On that point, the trucking industry itself is not a monolithic entity. There are short- and long-haul companies, the latter consuming the bulk of the fuel.

Although low-carbon technologies such as electric engines have somewhat less operational infrastructure and supply chain challenges for the short-haul companies, there remain significant barriers for implementation in the long-haul segment. This means the diesel engine will remain the workhorse of the trucking industry for the foreseeable future. We have seen some carbon pricing systems return revenues to industry to help investments in a range of technologies as part of provincial carbon pricing strategies, such as aerodynamic devices to improve fuel economy and, in some cases, assistance for technologies like electric trucks where available, and natural gas.

This remains a critical component of any carbon pricing system for us. I know that we are speaking federally and these are provincial systems but this is something of critical importance to us in this conversation. We believe revenues that are taken, extracted or generated from our industry must be reinvested in the industry into meaningful programs with the local industry's buy-in and, we would hope, participation from the local provincial association in its design.

We believe there is a limit on how far the price can be pushed, and the gains expected to be made from that price — again, at least, without a totally viable alternative for to us switch to.

If we put carbon pricing aside for a second, carriers already have a strong incentive to be as efficient as they possibly can be. For the government, they are already regulating the types of equipment we can buy from a GHG perspective through phase one and phase two of their GHG regulations.

At the same time, we also have U.S. competitors who, again, enjoy certain advantages and, at least in our view, are unlikely to face similar cost pressures from the current federal administration.

The bottom line is that at current prices, in some of the jurisdictions that have systems right now — we're talking in the $10 to $20 per tonne range — the industry is managing. Once we start to get closer to that $50 per tonne range we have concerns

pouvant être déployée à grande échelle dans le secteur des camions lourds, en particulier pour le service long-courrier.

À ce sujet, l'industrie du camionnage elle-même n'est pas une entité monolithique. Il y a des entreprises de courtes et de longues distances, et ces dernières consommant la plus grande partie du carburant.

Même si les technologies à faible émission de carbone, comme les moteurs électriques, présentent un peu moins de problèmes opérationnels sur les plans de l'infrastructure et de la chaîne d'approvisionnement pour les sociétés de transport à courtes distances, il subsiste d'importants obstacles à leur mise en œuvre pour le service long-courrier. Cela signifie que le moteur diesel demeurera la bête de somme de l'industrie du camionnage dans un avenir rapproché. Nous avons vu certains systèmes de tarification du carbone retourner les revenus à l'industrie pour favoriser l'investissement dans diverses technologies, dans le cadre de stratégies provinciales de tarification du carbone, comme des dispositifs aérodynamiques pour réduire la consommation de carburant et, dans certains cas, une aide pour des technologies telles que des camions électriques, lorsqu'ils sont disponibles, et au gaz naturel.

Cela demeure à nos yeux une composante essentielle de tout système de tarification du carbone. Je sais que nous discutons à l'échelle fédérale et que ce sont des mécanismes provinciaux, mais cela revêt selon nous une importance capitale dans le cadre de cette conversation. Nous croyons que les revenus tirés, obtenus ou générés grâce à notre industrie doivent être réinvestis dans l'industrie sous forme de programmes pertinents, qui obtiennent l'aval du milieu local et qui, nous l'espérons, sont conçus avec la collaboration de l'association provinciale locale.

Nous croyons qu'il y a une limite au prix qui peut être imposé, et aux gains qui peuvent être réalisés à partir de cette tarification — du moins tant que nous n'avons pas de solution de rechange totalement viable.

Si nous mettons de côté la tarification du carbone pour un instant, les transporteurs ont tout de même fortement intérêt à être aussi efficaces que possible. Quant au gouvernement, il réglemente déjà les types d'équipements que nous pouvons acheter, du point de vue des gaz à effet de serre, dans le cadre des première et deuxième phases de la réglementation sur les GES.

Parallèlement, nous avons également des concurrents américains qui, encore une fois, jouissent de certains avantages, et qui sont peu susceptibles, à notre avis du moins, de subir des pressions semblables liées aux coûts sous l'administration fédérale actuelle.

Le fait est que, aux prix actuels, l'industrie se tire d'affaire dans les régions qui ont actuellement des systèmes en place — nous parlons de 10 à 20 $ la tonne. Si nous nous rapprochons de 50 $ la tonne, nous craignons les répercussions que cela

about the potential impact that might have on our industry, which again is the dominant mode of freight transportation in this country, carrying more trade by value than air, rail and marine combined.

In our original submission, we stated we believed that there needed to be an economic analysis completed throughout the process, especially as the price escalates, and we maintain that it is important. I know this committee is looking to get a sense of what the impact will be. To put this into perspective, at $50 per tonne, which translates to between 13 and 14 cents per litre for diesel, we estimate this would translate into about $10,000 per year, per truck, in added costs. For example, for a carrier with 100 trucks who works mostly in Canada, this would be about a million dollars in added costs.

That's a hypothetical. I sat down with one of our member companies to understand what this would mean for them. It's a Canadian-owned and operated company. If you're familiar with the trucking industry, you would know who they are. They are on pace to consume 19 million litres of diesel this year, which for that company, at 14 cents per litre, would equate into roughly $2.66 million in added costs.

At the moment we also have an acute driver shortage, projected to be close to a deficit of 34,000 drivers by the year 2024. Within our sector, we have rapidly rising labour costs. If we're talking about the two leading cost components in a company's equation increasing, then it's realistic to expect the cost of transportation, at least in our sector, will also be rising.

With that, I think I'll hold my comments and I'm happy to take questions later.

Massimo Bergamini, President and Chief Executive Officer, National Airlines Council of Canada: Good evening, Madam Chair, members of the committee.

[*Translation*]

My name is Massimo Bergamini. I am the President and CEO of the National Airlines Council of Canada. With me is Mr. Geoffrey Tauvette, Director, Fuel and Environment, with WestJet. He also co-chairs the Environment Committee of the National Airlines Council of Canada.

I want to thank you for the opportunity to appear today to provide our perspective on this bill, especially as regards the need for a consistent carbon pricing policy.

pourrait avoir sur notre industrie, qui est encore le principal mode de transport de marchandises au pays, et dont la valeur acheminée est supérieure à l'avion, au train et au bateau combinés.

Dans notre mémoire initial, nous avons dit croire qu'une analyse économique doive être effectuée dans le cadre du processus, surtout lorsque le prix augmente, et nous maintenons que c'est important. Je sais que votre comité cherche à déterminer quelles seront les répercussions. Pour mettre les choses en perspective, à 50 $ la tonne, ce qui représente 13 à 14 cents le litre de diesel, nous estimons que la hausse représenterait chaque année environ 10 000 $ de plus par camion. Par exemple, pour un transporteur qui compte 100 camions et qui travaille principalement au Canada, la hausse se chiffrerait approximativement à 1 million de dollars.

C'est hypothétique. J'ai rencontré une de nos sociétés membres pour comprendre ce que cela signifierait pour elle. C'est une entreprise détenue et exploitée par des Canadiens. Si vous connaissez l'industrie du camionnage, vous saurez de qui il s'agit. L'entreprise est en voie de consommer 19 millions de litres de diesel cette année, ce qui, à 14 cents le litre, équivaudrait à environ 2,66 millions de dollars de coûts supplémentaires pour cette entreprise.

À l'heure actuelle, nous sommes également touchés par une pénurie aiguë de conducteurs, un déficit qui devrait avoisiner les 34 000 conducteurs d'ici 2024. Au sein de notre secteur, nous assistons donc à une hausse rapide des coûts de main-d'œuvre. Si les deux principales composantes de coût dans l'équation d'une entreprise augmentent, il est réaliste de s'attendre à ce que le coût du transport grimpe aussi, du moins dans notre secteur.

Je pense que je vais m'arrêter ici, et je serai heureux de répondre aux questions plus tard.

Massimo Bergamini, président et chef de la direction, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Bonsoir, madame la présidente, mesdames et messieurs les membres du comité.

[*Français*]

Je m'appelle Massimo Bergamini. Je suis président-directeur général du Conseil national des lignes aériennes du Canada. Je suis accompagné de M. Geoffrey Tauvette, directeur, Carburant et environnement, de la compagnie WestJet. Il est aussi coprésident du comité sur l'environnement du Conseil national des lignes aériennes du Canada.

Je tiens à vous remercier de nous avoir donné l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui pour vous présenter notre perspective sur ce projet de loi, particulièrement en ce qui concerne la nécessité de mettre en place une politique cohérente en matière de tarification des émissions de carbone.

The National Airlines Council of Canada was formed in 2008 by Canada's four main airlines, Air Canada, Air Transat, WestJet and Jazz.

[*English*]

Our members carry over 92 per cent of Canada's domestic air traffic and 65 per cent of its international air traffic. They employ over 50,000 Canadians directly and contribute to an additional 400,000-plus jobs in related sectors, such as aerospace and tourism.

Those are significant statistics that reflect the role that a strong, competitive aviation industry plays in ensuring Canada's economic prosperity.

Today in Canada, commercial aviation has become the only practical way for millions to travel to be with family, for work, or simply to explore our country. There is no doubt the era of elite jet setters is long past. For Canadians, flying is now part of daily life. It is the life blood of an open, diverse, and geographically dispersed society.

The 2016 Canada Transportation Act Review, also known as the Emerson report, recognized this in its detailed chapter on aviation. It also recognized how mounting fees and charges risked making our industry uncompetitive, particularly vis-à-vis U.S. carriers operating in contiguous markets. Simply put, our current system fails to recognize that air transportation serves both individual air travellers and the country's larger social and economic interests.

Our organization has repeatedly said that as a market-based measure the carbon tax is not well suited to commercial aviation in general, and is particularly ill-suited to the Canadian context.

We believe it would exacerbate commercial and emission leakage while not contributing in any meaningful way to emission reductions. Adding an additional layer of costs in the form of a carbon tax, on what Minister Garneau has called the litany of fees and taxes that already exist, would stifle our global competitiveness and penalize the people that air transportation is meant to serve.

Given the demographics of air travel today, and the fact it alone cannot incentivize technological breakthroughs, let's call the carbon tax in this context for what it would be: another tax on the middle class.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada a été créé en 2008 par les quatre principales lignes aériennes du Canada, soit Air Canada, Air Transat, WestJet et Jazz.

[*Traduction*]

Nos membres transportent plus de 92 p. 100 de la circulation aérienne intérieure du Canada, et 65 p. 100 de sa circulation internationale. Ils emploient directement plus de 50 000 Canadiens et maintiennent plus de 400 000 emplois supplémentaires dans des secteurs connexes, tels que l'aérospatiale et le tourisme.

Ce sont des chiffres importants qui reflètent le rôle d'une industrie de l'aviation forte et concurrentielle dans la prospérité économique du Canada.

Dans le Canada d'aujourd'hui, l'aviation commerciale est devenue le seul moyen pratique pour des millions de personnes de voyager en famille ou pour le travail, ou de simplement explorer notre pays. Il ne fait aucun doute que l'ère de l'élite du jet-set est révolue depuis longtemps. Le transport aérien fait désormais partie du quotidien des Canadiens. C'est la pierre angulaire d'une société ouverte, diversifiée et géographiquement dispersée.

L'examen de la Loi sur les transports au Canada de 2016, aussi connu sous le nom de rapport Emerson, l'a souligné dans son chapitre détaillé sur l'aviation. Il a aussi mentionné que la hausse des frais et des droits risquait de miner la compétitivité de notre industrie, en particulier face aux transporteurs américains en opération dans les marchés contigus. Bref, notre système actuel ne reconnaît pas que les transports aériens servent tant les voyageurs aériens individuels que les intérêts socioéconomiques généraux du pays.

Notre organisme n'a cessé de répéter que, à titre de mesure fondée sur le marché, la taxe sur le carbone ne convient pas à l'aviation commerciale en général et dans le contexte canadien en particulier.

Nous croyons qu'elle exacerberait les fuites commerciales et les émissions tout en ne contribuant pas de façon importante à la réduction des émissions. Le fait d'ajouter des coûts supplémentaires sous forme de taxe sur le carbone à ce que le ministre Garneau a qualifié de longue liste de frais et de taxes déjà en place étoufferait notre compétitivité sur le plan mondial et pénaliserait les personnes auxquelles les transports aériens sont censés offrir des services.

Compte tenu des données démographiques relatives aux déplacements aériens aujourd'hui, et du fait qu'elle ne peut pas à elle seule inciter les avancées technologiques, qualifions la taxe sur le carbone de ce qu'elle serait dans ce contexte : une autre taxe imposée à la classe moyenne.

Let me be clear, Canada's commercial aviation industry has and continues to invest billions in fleet and other fuel-efficiency improvements. Our member airlines are on track to invest about $47 billion in fleet upgrades between 2012 and 2027. These investments help explain our performance, an average improvement of 1.8 per cent per year. That is in terms of emission reductions. Canada's 2016 action plan report shows an improvement of 3.2 per cent year over year.

We believe an output-based carbon pricing system such as the 2016 international Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, also known as CORSIA, or the framework provided for large emitters in this bill that you're studying, is much better suited to the global and domestic realities faced by Canada's commercial airlines.

Specifically, we find three principal issues with the policy framework that this bill is designed to operationalize. One, it does not reflect Canada's international commitments and obligations under the CORSIA agreement, notably with respect to the development of ancillary programs and strategies, such as strategies to enhance the commercialization of aviation biofuel to help further reduce aviation carbon emissions. Two, while it recognizes the negative impact of a carbon tax on the competitiveness and overall trade exposure of certain sectors, it fails to extend that recognition to commercial aviation in Canada. By virtue of geography as well as its external cost structure — notably high taxes and fees as well as the high price sensitivity of demand — is also trade exposed. Three, in addition to resulting in emission leakage, a carbon tax would do nothing to curb emissions over the medium term.

Commercial aviation is a technologically mature sector, the fruit of decades of massive investments in technology and operational systems. This means over the medium term, it will not be possible to incentivize technological breakthroughs. The one exception is probably biojet — and we will speak to it. Unless airline load levels fell to the point that individual routes were no longer practicable — in other words, unless it resulted in service cancellations — a carbon tax would have no real impact on overall emission levels.

We therefore recommend to this committee that the Greenhouse Gas Pollution Pricing Act be amended to extend the output-based opt-in option that is available to other sectors to Canada's commercial airline industry.

Je serai bien clair : l'industrie canadienne de l'aviation commerciale a investi, et continue d'investir, des milliards de dollars dans sa flotte et d'autres améliorations visant à réduire la consommation de carburant. Nos sociétés aériennes membres sont en voie d'investir quelque 47 milliards de dollars dans la modernisation de la flotte d'ici à 2027, investissements qui ont commencé en 2012 et qui aident à expliquer notre rendement, soit une amélioration moyenne de 1,8 p. 100 par année. C'est en fait de réductions d'émissions. Le rapport sur le plan d'action 2016 du Canada montre une amélioration de 3,2 p. 100 année après année.

Nous croyons qu'un système de tarification du carbone fondé sur la production comme le Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale de 2016, le CORSIA, ou le cadre prévu pour les grands émetteurs dans le projet de loi à l'étude, est beaucoup mieux adapté aux réalités nationales et internationales auxquelles font face les transporteurs aériens commerciaux du Canada.

Pour être plus précis, nous relevons trois problèmes principaux dans le cadre stratégique que ce projet de loi vise à opérationnaliser. Premièrement, il ne reflète pas les obligations et les engagements internationaux du Canada au titre de l'accord du CORSIA, notamment en ce qui touche l'élaboration de programmes et de stratégies auxiliaires, comme les stratégies visant à rehausser la commercialisation du biocarburant d'aviation pour contribuer à réduire davantage les émissions de carbone provenant de l'aviation. Deuxièmement, bien qu'il reconnaisse l'incidence négative de la taxe sur le carbone sur la compétitivité et les activités commerciales globales de certains secteurs, il ne tient pas compte de ses répercussions sur celui de l'aviation commerciale au Canada. Pour des raisons de géographie et de structure de coûts externes — notamment des taxes et des frais élevés ainsi que la sensibilité au prix de la demande — elle est aussi tributaire du commerce. Troisièmement, en plus de causer des fuites d'émissions, une taxe sur le carbone ne ferait rien pour restreindre les émissions à moyen terme.

Le secteur de l'aviation commerciale est mature sur le plan technologique, fruit de décennies d'investissements massifs dans la technologie et les systèmes opérationnels. À moyen terme, cela signifie qu'il ne sera pas possible d'inciter les avancées technologiques, exception faite, probablement, du biocarburant d'aviation — et nous en parlerons. À moins que les niveaux de charge des transporteurs aériens diminuent au point que les liaisons aériennes individuelles ne soient plus praticables — autrement dit, à moins que cela donne lieu à des interruptions de service — une taxe sur le carbone n'aurait aucune incidence réelle sur les niveaux d'émissions globaux.

Nous recommandons donc au comité de modifier la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre pour élargir à d'autres secteurs de l'industrie de l'aviation

We have distributed a more detailed brief that should be available to you. We're ready to take your questions. Thank you very much.

Senator Neufeld: Thank you gentlemen for being here. Mr. Blackham, you said that $50 a tonne is 14 cents a litre — $10,000 per year per truck. What I would like to know is what that equates to in a truckload. Carrying your average load, you're heading across Canada — what is the increase in freight costs for the people who are shipping things in your trucks?

Mr. Blackham: It's hard to say. I could sit down and try to do the math for you, and I would be happy to try to put a number to that. I think it depends on a lot of things — what the rate is for that load, or how competitive it was for that load.

Senator Neufeld: Take an average load, something that gives us some sense of it — because you're going to increase costs. I mean, the fuel costs are going up by $10,000 a year for someone with 10 trucks?

Mr. Blackham: 100 trucks.

Senator Neufeld: One hundred trucks. Obviously you're going to have to charge someone. Somebody is going to pay the bill. I always said it's Fred and Martha — it's the person at the bottom end of the stick.

That's who really gets to pay all the bills at the end of the day when you put in a new tax. Could you figure that out for us — in an average — and provide it to the clerk?

Mr. Blackham: Ultimately, it would be the carrier's customer who presumably would pass it on to the consumer.

Senator Neufeld: Yes; we would like to know what that is. Thank you.

I'm not familiar with what the airline industry pays now. Let's take British Columbia, for example. You fuel up in Vancouver airport and it's $35 a tonne right now. How much per litre does that equate to WestJet for their aircraft? Do you have to pay it on the full load or are you paying just part of it? Do you pay it in different jurisdictions that you fly over? Explain to us a bit about how WestJet goes about paying the $35 a tonne applied in British Columbia.

Geoffrey Tauvette, Co-Chair, Environment Committee and Director, Fuel and Environment, WestJet, National Airlines Council of Canada: British Columbia is an example

commerciale au Canada l'option d'adhésion fondée sur la production.

Nous avons distribué un mémoire plus détaillé qui devrait vous avoir été remis. Nous sommes prêts à répondre à vos questions. Merci beaucoup.

Le sénateur Neufeld : Merci, messieurs, d'être venus. Monsieur Blackham, vous avez dit que 50 $ la tonne équivaut à 14 cents le litre — soit 10 000 $ par année par camion. Ce que j'aimerais savoir c'est à quoi cela équivaut dans une cargaison. Alors que vous transportez votre charge habituelle et traversez le Canada, quelle est la hausse des frais de transport pour les personnes qui expédient des choses dans vos camions?

M. Blackham : C'est difficile à dire. Je pourrais essayer de faire les calculs pour vous et je serais heureux d'essayer de vous donner un chiffre. Je pense que cela dépend de bien des choses — le taux pour la charge ou la mesure dans laquelle cette charge a fait l'objet de concurrence.

Le sénateur Neufeld : Prenez une charge moyenne, quelque chose qui nous donne une idée de ce à quoi cela ressemble — parce que vous allez accroître les coûts. Le coût du carburant augmentera de 10 000 $ par année pour quelqu'un qui a 10 camions, non?

M. Blackham : Cent camions.

Le sénateur Neufeld : Cent camions. De toute évidence, vous allez devoir facturer quelqu'un. Quelqu'un va devoir payer la note. J'ai toujours dit que ce serait Fred et Martha — les gens en bas de la pyramide.

C'est eux qui finissent vraiment par payer toutes les factures quand vous instaurez une nouvelle taxe. Pourriez-vous trouver le montant moyen pour nous et le remettre à la greffière?

M. Blackham : Au bout du compte, ce serait le client du transporteur qui transférerait vraisemblablement les coûts au consommateur.

Le sénateur Neufeld : Oui, nous aimerions le connaître. Merci.

Je ne connais pas les montants que l'industrie de l'aviation commerciale paie maintenant. Prenons, par exemple, la Colombie-Britannique. Vous achetez du carburant à l'aéroport de Vancouver à 35 $ la tonne à l'heure actuelle. À combien cela revient-il le litre pour un avion de WestJet? Avez-vous besoin de payer la pleine charge ou seulement une partie? La payez-vous dans différentes administrations que vous survolez? Expliquez-nous un peu comment WestJet procède pour payer les 35 $ la tonne appliqués en Colombie-Britannique.

Geoffrey Tauvette, coprésident, Comité de l'environnement et directeur, Carburant et environnement, WestJet, Conseil national des lignes aériennes du

of an intra-jurisdictional program. The carbon tax is charged on emissions we generate to service cities within British Columbia, Vancouver, Prince George, Vancouver-Victoria for example. It only applies to the volume of fuel that we burn there. At $35, I think for every $10 it's 2.5 cents, so we're up in the 8- or 9-cent a litre range. We pay that within the volume we burn in the province, which I think equates to something like $2.5 million to $3 million a year. The other province with a similar system is Alberta. They have a carbon levy that applies in a similar fashion to the emissions we generate within the province. You can see how this becomes problematic if every jurisdiction starts putting in its own system where we have 10 provinces and three territories to adhere to, as well as a federal system on top. This is why we're advocating for a consistent national system.

Canada : La Colombie-Britannique est un exemple de programme intragouvernemental. La taxe sur le carbone est imposée sur les émissions que nous générons pour desservir des villes de la province, comme Vancouver, Prince George et Vancouver-Victoria. Elle ne s'applique qu'au volume de carburant que nous y consommons. À 35 $, je pense que pour chaque tranche de 10 $, il en coûte 2,5 cents, alors nous nous situons dans les 8 ou 9 cents le litre. Nous payons en fonction du volume que nous utilisons dans la province, ce qui, je pense, équivaut à un montant entre 2,5 millions de dollars et 3 millions de dollars par année. L'autre province dotée d'un système semblable est l'Alberta. Ils ont une taxe sur le carbone qui s'applique de façon semblable aux émissions que nous générons dans la province. Vous pouvez voir en quoi cela devient problématique si chaque administration commence à instaurer son propre système, et nous devons respecter les règles de 10 provinces et 3 territoires, ainsi que celles du fédéral. Voilà pourquoi nous militons en faveur d'un système national cohérent.

Senator Neufeld: What happens to your competitors that come out of the U.S.?

Le sénateur Neufeld : Qu'arrive-t-il à vos concurrents qui viennent des États-Unis?

Mr. Tauvette: Once CORSIA is in place in 2020, the U.S. flights to Canada would fall under that program. But nothing is stopping, for example, someone from driving across the border and hopping on a plane and going to Asia or going down to the southern states.

M. Tauvette : Une fois que le CORSIA sera en place en 2020, les vols des États-Unis vers le Canada seront visés par ce programme. Cependant, rien n'empêche quelqu'un, par exemple, de se rendre en voiture de l'autre côté de la frontière pour prendre un vol en direction de l'Asie ou des États du Sud.

Senator Neufeld: I get that, but Delta flies into Vancouver. Do they pay the same?

Le sénateur Neufeld : Je comprends, mais Delta se rend à Vancouver. Paient-ils le même montant?

Mr. Tauvette: They would not pay, no. In the B.C. program, it's only for emissions generated flying between B.C. locations. An international location coming in doesn't pay the B.C. carbon tax.

M. Tauvette : Ils ne paieraient pas, non. Le programme de la Colombie-Britannique ne vise que les émissions générées en vol entre des localités provinciales. Un vol en provenance de l'étranger ne paie pas la taxe sur le carbone de la Colombie-Britannique.

Senator Neufeld: If WestJet flies out of Vancouver, and goes to Ottawa, they don't pay anything.

Le sénateur Neufeld : Si un de ses vols part de Vancouver et se rend à Ottawa, WestJet ne paie rien.

Mr. Tauvette: Under the B.C. program, correct.

M. Tauvette : Au titre du programme de la Colombie-Britannique, c'est exact.

Senator Neufeld: Okay. That's interesting. Every airline is treated the same, whether it's Air Canada or WestJet.

Le sénateur Neufeld : D'accord. C'est intéressant. Chaque transporteur aérien est traité de la même façon, que ce soit Air Canada ou WestJet.

Mr. Tauvette: Inside the province, yes.

M. Tauvette : À l'intérieur de la province, oui.

Senator Neufeld: They pay nothing for carbon tax if they fly across Canada. But if they fly within the province, they have to pay a certain portion. Do they pay the whole portion? Do they pay the full price, whatever the rate would be for $35 a tonne?

Le sénateur Neufeld : Ils ne paient pas la taxe sur le carbone s'ils traversent le Canada, mais s'ils se déplacent dans la province, ils doivent en payer une certaine partie. La paient-ils en entier? Paient-ils le plein prix, quel que soit le taux pour 35 $ la tonne?

Mr. Tauvette: To my knowledge, yes.

M. Tauvette : À ma connaissance, oui.

Senator Neufeld: One question again for Mr. Blackham, if I could. If you are trucking through Canada, obviously you have to pay all those different rates and different provinces or territories. You said there are other things you have to comply with in a reduction of using fuel.

Mr. Blackham: Yes.

Senator Neufeld: If an American truck comes up from Washington into British Columbia and goes on to Alaska, or through Alberta and goes on through to Alaska, do they get to come through with anything they want to come through with, or do they have to comply with all the rules and regulations and pay the same carbon tax as a Canadian truck?

Mr. Blackham: The rules and the regulations that I was speaking of were phase one and phase two of the GHG reduction standards. The U.S. EPA has similar standards. In fact, much of the Canadian rule was based on the EPAs work. From that perspective, it's very similar.

In the trucking business, cross-border is very fluid. There are many reciprocity deals between Canada and the U.S. to allow for equipment to go back and forth.

You raise an interesting point. For example, in a backstop jurisdiction, we were happy to see mention there would be requirements for U.S. carriers to register and pay on the fuel burned in a backstop jurisdiction. We're still waiting to see what that looks like and how it might be enforced. There are other things in our industry where Americans will come up and maybe not play by the rules as we would like. That was certainly something that we were happy to see.

If that is ignored, that would be a major issue for us.

Senator Neufeld: Thank you.

The Chair: That's a major positive issue for you. The competition from the States will be minimized because I don't think they will want to pay here.

Mr. Blackham: If we're paying it, we want them to pay it, yes.

The Chair: Okay.

Senator Neufeld: If they are not paying it, it's not a problem for these guys.

Senator Massicotte: Mr. Blackham, I'm trying to get a sense, like Senator Neufeld, over the quantum. In other words, how significant is it? Let's say your company has 100 trucks or 10 trucks. If you look at the total revenues, what does the

Le sénateur Neufeld : Si vous me le permettez, j'aurais une autre question pour M. Blackham. Si vous faites du transport par camion au Canada, vous devez évidemment payer les différents taux des provinces et des territoires. Vous avez dit qu'il y a d'autres critères auxquels vous devez vous conformer lorsque vous réduisez votre consommation de carburant.

M. Blackham : Oui.

Le sénateur Neufeld : Si un camion américain de Washington traverse la Colombie-Britannique ou l'Alberta pour se rendre en Alaska, est-il autorisé à transporter ce qu'il veut ou doit-il se conformer à l'ensemble de la réglementation et payer la même taxe sur le carbone qu'un camion canadien?

M. Blackham : Je parlais des phases une et deux des normes de réduction des GES. L'Environmental Protection Agency des États-Unis, l'EPA, a des normes semblables. En fait, une bonne partie de la réglementation canadienne est fondée sur celle de l'EPA. De ce point de vue, elle est très semblable.

Dans l'industrie du transport par camion, la circulation transfrontalière est très fluide. Il existe bien des accords de réciprocité entre le Canada et les États-Unis pour permettre la circulation de l'équipement de part et d'autre de la frontière.

Vous avez soulevé un point intéressant. À titre d'exemple, nous avons été ravis qu'on mentionne que les transporteurs américains seraient tenus de s'enregistrer et de payer le carburant consommé dans une administration visée par le filet de sécurité. Nous attendons toujours de voir à quoi cette règle ressemblera et comment elle sera appliquée. Il y a d'autres situations dans notre industrie dans lesquelles les Américains ne respecteront peut-être pas les règles comme nous aimerions qu'ils le fassent. Il est clair que nous nous sommes réjouis de voir cette nouvelle règle.

Si on n'en tenait pas compte, cela nous poserait vraiment problème.

Le sénateur Neufeld : Merci.

La présidente : C'est une question positive qui compte beaucoup pour vous. Elle minimisera la concurrence des États-Unis parce que je ne pense pas qu'ils voudront payer ici.

M. Blackham : Si nous payons cette taxe, nous voulons qu'ils en fassent autant, oui.

La présidente : D'accord.

Le sénateur Neufeld : S'ils ne la paient pas, cela ne leur pose pas problème.

Le sénateur Massicotte : Monsieur Blackham, comme le sénateur Neufeld, j'essaie de comprendre la quantité. Autrement dit, dans quelle mesure est-elle importante? Disons que votre entreprise compte 100 camions ou 10 camions. Si vous prenez

percentage of that CO_2 cost? I assume $10 or $50 a tonne, or whatever. What is the additional cost relative to the operation? Is it a 1 per cent increase in the total cost? Is it half of 1 per cent? Do you have any sense of how important that is?

Mr. Blackham: No, but it would be significant for a 100-truck operation to have, all of a sudden, an extra million dollars of costs on the books. It would be significant.

Senator Massicotte: You're saying it would be a million-dollar cost compared to zero today.

Mr. Blackham: If the price of fuel went up 14 cents, the added cost for the carrier would be roughly a million dollars.

Senator Massicotte: What are the expected total revenues?

Mr. Blackham: I don't know. I couldn't answer that for you. I can ask companies. Yes, absolutely.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Mr. Bergamini, if I understand you correctly, you obviously know that everyone who comes here says it does not apply to them, that they have achieved maturity, that no innovation is available, and that they are seeking an exemption.

In your case, you are also saying that you should have the opportunity to participate. You used a technical term. Is that like large industrial companies?

Mr. Bergamini: The regulatory framework developed by the Government of Canada clearly recognizes that a carbon tax could affect the competitiveness of certain companies. Moreover, that is exactly the same calculation, the same analysis, the same finding that the International Civil Aviation Organization made a few years ago. For that reason, internationally, the organization and the member nations, including Canada — which was also one of the leaders in supporting this approach — have adopted an output-based carbon pricing system.

It is our view that, precisely because of the technological maturity of our industry, in order to get real results on GHG emissions, we have to recognize that a carbon tax will simply not be sufficient in the short term. So we have to find other mechanisms to achieve environmental benefits. That is why the carbon credit approach makes a lot of sense.

les revenus totaux, combien coûte le pourcentage de ce CO_2? Je présume que c'est 10 $ ou 50 $ la tonne, ou quelque chose du genre. Quel est le coût supplémentaire relatif à l'entreprise? S'agit-il d'une hausse de 1 p. 100 du coût total? Est-ce la moitié de 1 p. 100? Avez-vous une idée de son importance?

M. Blackham : Non, mais ce serait une hausse considérable si une entreprise de 100 camions devait soudainement assumer 1 million de dollars de coûts supplémentaires. Elle serait considérable.

Le sénateur Massicotte : Vous dites qu'il y aurait des coûts de 1 million de dollars alors que maintenant, il n'y en a aucun.

M. Blackham : Si le prix du carburant augmentait de 14 cents, les coûts supplémentaires que le transporteur devrait assumer seraient d'environ 1 million de dollars.

Le sénateur Massicotte : Quels sont les revenus totaux escomptés?

M. Blackham : Je ne sais pas. Je ne peux pas vous répondre. Je peux demander aux entreprises. Oui, absolument.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Monsieur Bergamini, si je comprends bien vos arguments, il est évident que vous savez que tous ceux qui viennent ici nous disent que cela ne s'applique pas à eux, qu'ils ont atteint une maturité, qu'il n'y a pas d'innovation disponible et qu'ils cherchent à obtenir une exemption.

Dans votre cas, vous dites davantage, vous dites que vous devriez avoir l'occasion de participer. Vous avez utilisé un terme technique. Est-ce que c'est comme les grosses boîtes industrielles?

M. Bergamini : Le cadre réglementaire élaboré par le gouvernement du Canada reconnaît d'emblée qu'une taxe sur le carbone risque d'avoir des conséquences sur la compétitivité de certaines entreprises. D'ailleurs, c'est exactement le même calcul, la même analyse, le même constat auxquels est arrivée l'Organisation de l'aviation civile internationale, il y a quelques années. C'est pour cette raison que, à l'échelle internationale, l'organisation et les nations membres, y compris le Canada — lequel, d'ailleurs, a été l'un des chefs de file pour appuyer cette démarche — ont adopté un système « *output based* » fondé sur les crédits de carbone.

Nous sommes d'avis que, en raison justement de la maturité technologique de notre industrie, si nous cherchons à arriver à des résultats concrets au chapitre des émissions de carbone, nous devons reconnaître qu'une taxe sur le carbone à court terme ne va tout simplement pas être suffisante pour arriver à cela. Donc, il faut trouver d'autres mécanismes qui permettent d'arriver à des retombées environnementales positives. C'est pourquoi l'approche des crédits de carbone a beaucoup de sens.

Senator Massicotte: The department's rationale for the system you are referring to pertains to cases of unfair competition, where your competitor is not paying the carbon tax. I am trying to understand where you face unfair competition. A potential passenger might drive or fly to the United States. Is that the only major example of competition from someone whose basic costs are lower than yours?

Mr. Bergamini: That is why I mentioned the Emerson report, which addresses this issue.

Senator Massicotte: Is that the only case? Suppose you go to Florida, drop off your Canadian passengers, bring back some passengers, but then —

Mr. Bergamini: It is an issue our industry has been dealing with for a number of years. There have been fluctuations owing to the value of the dollar, which also has an impact in this regard, but an analysis done in 2012 estimated that close to 5 million passengers use U.S. airlines. That has a huge impact.

Senator Massicotte: So it is just those who drive to the United States.

Mr. Bergamini: That's right.

Senator Massicotte: Because, otherwise, you benefit from the price of fuel, which is less expensive if you buy it in the U.S. So it balances out.

Mr. Bergamini: The real issue is operating costs and the cost that will be added to the ticket price. To give you an example, 60 per cent of the base or economy fare is taxes and various tariffs. So we already pay tax on fuel, and now another tax is being proposed. At some point, since consumers are greatly influenced by the cost of the ticket, we will lose passengers to airlines that offer lower fares.

Senator Massicotte: Those passengers could always take a U.S. flight.

Mr. Bergamini: That will exacerbate the situation.

Senator Massicotte: I understand, thank you.

[*English*]

Senator Wetston: I think Senator Massicotte covered a number of areas I wanted to pursue, which is fine and helpful.

Le sénateur Massicotte : La raison d'être proposée par le ministère pour le système auquel vous faites référence, c'est dans les cas où il y a une concurrence déloyale, où votre compétiteur ne paie pas la taxe sur le carbone. J'essaie de comprendre où est la compétition déloyale dans votre cas. Il se peut que le passager potentiel prenne la voiture ou l'avion vers les États-Unis. Est-ce le seul cas important où vous avez cette compétition avec un concurrent qui a un coût de base moins élevé que le vôtre?

M. Bergamini : C'est pour cela que j'ai mentionné le rapport Emerson qui fait le point sur cette question.

Le sénateur Massicotte : Est-ce le seul cas? Disons que vous allez en Floride, vous déposez vos passagers canadiens, vous ramenez des passagers, mais là...

M. Bergamini : C'est un phénomène que notre industrie vit depuis plusieurs années. Il y a eu des fluctuations causées par la valeur du dollar qui, effectivement, a un effet à ce chapitre, mais il y a une analyse qui a été faite en 2012 qui a estimé à près de 5 millions le nombre de passagers qui utilisent les services de compagnies aériennes aux États-Unis. C'est énorme comme impact.

Le sénateur Massicotte : C'est seulement ceux qui prennent la voiture pour les départs vers les États-Unis.

M. Bergamini : Voilà.

Le sénateur Massicotte : Parce que, pour le reste, vous bénéficiez du coût du carburant, qui est moins coûteux si vous le prenez aux États-Unis. Ça s'équilibre.

M. Bergamini : Là où le bât blesse, c'est au niveau des coûts de fonctionnement et du coût qui sera ajouté au billet. Pour vous donner un exemple, dans le cas du billet de prix de base ou économique, 60 p. 100 du coût est composé de taxes et de différents tarifs. Alors, nous payons déjà des taxes sur l'essence, et maintenant, on propose d'ajouter une autre taxe. À un moment donné, dans un contexte où le consommateur est très influencé par le prix du billet, nous allons perdre des voyageurs au profit de compagnies aériennes qui offrent un prix plus bas.

Le sénateur Massicotte : Il y a toujours la possibilité que ce passager prenne l'avion aux États-Unis.

M. Bergamini : Ça va contribuer à exacerber une situation de fait.

Le sénateur Massicotte : Je comprends, merci.

[*Traduction*]

Le sénateur Wetston : Je pense que le sénateur Massicotte a couvert un certain nombre de secteurs que je voulais aborder, ce qui est bien et utile.

I still don't have an appreciation for the entire rationale for your desire for the output-based option. Does the trucking industry also want that option or are you eligible for that option? Or do you have it now?

Mr. Blackham: Are you asking in terms of how we pay it?

Senator Wetston: No, I'm really responding to the notion here that the extension of the — you're wishing to be included in the output-based opt-in option for Canada's commercial airline industry. What about the trucking industry?

Mr. Blackham: I haven't had any discussions with our folks about that.

Senator Wetston: What do you think? Do you think the trucking industry — I'm just kidding.

Is there any intermodal competition between your industry and the airline industry today?

Mr. Blackham: Not really. We work together mostly.

Senator Wetston: To help you along, I realize you would be potentially competing with FedEx and UPS and the others of the world, but not necessarily with the airlines? You're not doing any commercial, or is this simply all passenger related?

Mr. Bergamini: Well, there's cargo.

Senator Wetston: That's what I'm getting at. You would be competing with one another in that regard, would you not?

Mr. Blackham: For our member companies, we would be — I don't know if that cargo would be put on a truck, to be honest. I think it's mostly time-sensitive items that need to go long distances quickly. I think you would find a situation where a truck would drop it off on one end and pick it up on the other.

Senator Wetston: I'm wondering, you talked a little bit, I think, Mr. Blackham, about the 8 cent — the differential was 13 to 14 cents for the trucking industry, I think you mentioned, and 8 cents for the airline industry.

Mr. Tauvette: It was 8 cents at $35. I think diesel and jet fuel is about the same.

Senator Wetston: It's comparable?

Mr. Tauvette: Yes.

Senator Wetston: There's no disadvantage between the industries. Did you have any input into the $50 number at all? Did you get consulted on that?

Je ne comprends toujours pas entièrement ce qui justifie votre désir d'avoir une option fondée sur la production. L'industrie du transport par camion veut-elle aussi avoir cette option ou y êtes-vous admissible? Ou l'avez-vous déjà?

M. Blackham : Voulez-vous savoir comment nous la payons?

Le sénateur Wetston : Non, je parle vraiment de la notion d'élargir… vous souhaitez avoir l'option d'adhésion fondée sur la production de l'industrie de l'aviation commerciale au Canada. Qu'en est-il de l'industrie du transport par camion?

M. Blackham : Je n'en ai pas discuté avec nos membres.

Le sénateur Wetston : Que pensez-vous? Pensez-vous que l'industrie du transport par camion… Je plaisante.

Existe-t-il une compétition intermodale entre votre industrie et celle du transport aérien aujourd'hui?

M. Blackham : Pas vraiment. Nous travaillons surtout ensemble.

Le sénateur Wetston : Pour vous aider en cours de route, je me rends compte que vous seriez potentiellement en compétition avec FedEx et UPS et les autres transporteurs du monde entier, mais pas nécessairement avec les transporteurs aériens? Vous ne faites aucun transport commercial ou tout se rapporte simplement au transport des passagers?

M. Bergamini : Il y a le transport des marchandises.

Le sénateur Wetston : Voilà où je veux en venir. Vous seriez en concurrence l'un avec l'autre à cet égard, n'est-ce pas?

M. Blackham : Pour nos sociétés membres, nous le serions — j'ignore si ces marchandises seraient placées dans un camion, honnêtement. Je pense qu'il s'agit surtout de marchandises qui doivent être transportées rapidement sur de longues distances. Je pense que vous trouveriez une situation où un camion déposerait la marchandise à une extrémité et la reprendrait à l'autre.

Le sénateur Wetston : Je m'interroge. Monsieur Blackham, je pense que vous avez parlé un peu des 8 cents — la différence était de 13 ou de 14 cents pour l'industrie du transport par camion et de 8 cents pour l'industrie du transport aérien.

M. Tauvette : Il s'agissait de 8 cents à 35 $. Je pense que c'est à peu près la même chose pour le diesel et le biocarburant d'aviation.

Le sénateur Wetston : C'est comparable?

M. Tauvette : Oui.

Le sénateur Wetston : Il n'y a pas de désavantage entre les industries. Avez-vous eu votre mot à dire en ce qui concerne le montant de 50 $? Vous a-t-on consulté à ce sujet?

Mr. Blackham: The CTA did not, no.

Senator Wetston: What about you?

Mr. Tauvette: No.

Senator Wetston: Do you have any idea how they came up that number?

Mr. Bergamini: No.

Senator Wetston: Do you have any idea how they came up with the future numbers?

Mr. Bergamini: Well, that's one of the problems, right? Right now we're confronted with 2022 and it stops dead. A lot of uncertainty. It makes projections into the future, including planning for airlines and airports, very difficult in that context because of the impacts we've mentioned. That's problematic.

I know we have asked the Department of Finance and the Department of Transport on numerous occasions to share with us econometric analysis they may have done and we have not seen it.

Senator Patterson: Thank you for your presentations. I'd like to further drill into the airline council's recommendation about the advantages of an output-based carbon pricing system.

I think basically what you're saying is you're highly efficient already and whatever can be done has been done. Pricing carbon won't drive the airline industry into more efficiency than it already has. Therefore, all it's going to do is increase the costs to you or to the consumer.

It reminds me of my situation in Nunavut where we don't have any alternate energy. We're just going to have to pay more and get angry about it.

You're suggesting to go to the output-based carbon pricing system. I'd just like to ask you if you would please explain how that's going to work for your industry and what are the advantages.

Mr. Tauvette: Thank you for the question. We're comparing the output base. The CORSIA system adopted by our International Civil Aviation Organization, which is a UN body, allowed us to be the first industry in the world with a climate change plan. This included a goal of capping our emissions at 2020 levels and then using an offset-based system to handle any growth emissions over the cap.

M. Blackham : L'ACC ne l'a pas été, non.

Le sénateur Wetston : Et vous?

M. Tauvette : Non.

Le sénateur Wetston : Avez-vous une idée de la façon dont ils en sont arrivés à ce chiffre?

M. Bergamini : Non.

Le sénateur Wetston : Avez-vous une idée de la façon dont ils en sont arrivés aux chiffres futurs?

M. Bergamini : C'est un des problèmes, n'est-ce pas? À l'heure actuelle, nous faisons face à 2022 et après, cela s'arrête sec. Il y a beaucoup d'incertitude. Dans ce contexte, il est donc très difficile de planifier pour l'avenir, y compris pour les transporteurs aériens et les aéroports, en raison des incidences que nous avons mentionnées. C'est problématique.

Je sais que nous avons demandé à maintes reprises au ministère des Finances et au ministère des Transports de nous transmettre l'analyse économétrique qu'ils pourraient avoir menée, mais nous ne l'avons jamais vue.

Le sénateur Patterson : Merci pour vos présentations. J'aimerais m'attarder à la recommandation du Conseil national des lignes aériennes concernant les avantages d'un système de tarification du carbone fondé sur la production.

Je pense que ce que vous dites, au fond, c'est que vous êtes déjà très efficaces et que vous avez déjà tout fait ce que vous pouviez. La tarification du carbone n'accroîtra pas davantage l'efficacité de l'industrie de l'aviation commerciale. En conséquence, cela n'aura pour effet que de hausser les coûts que vous ou les consommateurs devrez payer.

Cela me rappelle ma situation au Nunavut où nous n'avons aucune source d'énergie de remplacement. Nous allons tout simplement avoir à payer plus cher et à rager.

Vous suggérez qu'on adopte le système de tarification du carbone fondé sur la production. J'aimerais juste vous demander si vous pouviez expliquer comment cela fonctionnera pour votre industrie et quels en sont les avantages.

M. Tauvette : Merci d'avoir posé la question. Nous comparons la production. Le CORSIA adopté par notre Organisation de l'aviation civile internationale, qui est un organe de l'ONU, nous a permis d'être la première industrie au monde dotée d'un plan en matière de changements climatiques. Il visait, entre autres, à plafonner nos émissions au niveau de 2020 et à utiliser ensuite un système de compensation pour gérer toute émission au-delà de cette limite.

Basically international aviation is developing a baseline as of 2020, total international emissions, and then any growth above that we are using carbon offsets to grow on a carbon-neutral basis, essentially.

What we've tried to do is compare it to what Canada has in place and the output-based system really is the closest tool that resembles the CORSIA system. CORSIA ICAO has spent more than 10 or 15 years with the states — what is it, 191 states across the world — and the aviation industry to develop this program in which Canada was a major contributor in achieving the recommendation. It's in front of ICAO council to approve all the processes this June.

How we saw the output-based system working is we would agree, similarly to CORSIA, to cap our domestic emissions and then work with the government to develop a program to handle any growth emissions over that cap, such as paying a simple carbon tax, which I think is an option under the output-based system.

We know Environment and Climate Change Canada today is negotiating Part 6 of the Paris Agreement and developing its ideas of what offsets might count towards it, whether it be domestic or international offsets, which could count towards some of these programs as well.

Senator Patterson: As I understand it, the output-based system has been applied to industries in Canada under this act. There's a list of them and they've got to have over 50 kilotons of CO_2 emissions annually, which I'm sure you would easily qualify for.

Are you recommending we just add the airline industry to the list in the bill?

Mr. Bergamini: We went through the bill. It will require additional amendments. It's fairly complex. It really reflects the backstop, and in that sense just adding it won't be sufficient.

We would suggest a few things. We would suggest that, in the preamble, in addition to recognizing Canada's commitments under Paris, it also recognizes Canada's commitments under CORSIA and ICAO, for instance and that, furthermore, it provides for airlines the same treatment available to heavy industrial emitters, full stop. That would mean rewriting the bill and removing certain sections that relate to airlines.

This is the backstop. The government is pursuing a policy based on the assumption that provincial and territorial governments will adopt compatible approaches to carbon pricing and emission reductions.

En gros, l'aviation internationale est en train d'élaborer une référence à compter de 2020, celle des émissions internationales totales, et ensuite pour toute croissance au-delà de ce point, nous utiliserons les crédits du carbone pour croître sur une base neutre en carbone, au fond.

Nous avons essayé de comparer ce système à ce que le Canada a mis en place, et le système fondé sur la production est vraiment l'outil qui ressemble le plus au CORSIA. Le CORSIA de l'OACI a passé plus de 10 ou 15 ans avec les 191 États dans le monde et l'industrie de l'aviation à élaborer ce programme dans lequel le Canada a grandement contribué à la recommandation. Il revient au conseil de l'OACI d'approuver tous les processus en juin de cette année.

Selon notre façon de voir les choses quant au fonctionnement du régime fondé sur le rendement, nous accepterions — et c'est similaire au système CORSIA — de plafonner nos émissions nationales et de collaborer ensuite avec le gouvernement pour élaborer un programme de gestion des émissions supplémentaires. Il pourrait s'agir, par exemple, de payer tout simplement une taxe sur le carbone, ce qui, je crois, est une option que comprend le régime fondé sur le rendement.

Nous savons qu'Environnement et Changement climatique Canada participe à des négociations sur la partie 6 de l'Accord de Paris et qu'il élabore ses idées quant aux compensations, que ce soit à l'échelle nationale ou internationale, qui pourraient être prises en compte également.

Le sénateur Patterson : Je crois comprendre que le régime fondé sur le rendement s'applique pour des industries au Canada au titre de cette loi. Elles figurent sur une liste et elles doivent émettre plus de 50 kilotonnes de CO_2 par année; je suis sûr que vous répondez facilement à ce critère.

Recommandez-vous que nous ajoutions simplement l'industrie du transport aérien à la liste incluse dans le projet de loi?

M. Bergamini : Nous avons examiné le projet de loi. Il faudra que d'autres amendements y soient apportés. C'est assez complexe. Cela reflète vraiment le filet de sécurité, et en ce sens, ajouter notre industrie à la liste ne suffira pas.

Nous ferions certaines recommandations. Nous proposons que, dans le préambule, en plus des engagements que le Canada a pris en ratifiant l'Accord de Paris, on reconnaisse aussi ceux qu'il a pris concernant le CORSIA et l'OACI, par exemple, et que, en plus, on prévoie pour les transporteurs aériens le même traitement que pour les importants émetteurs industriels, point final. Il faudrait alors rédiger à nouveau le projet de loi et en retirer certaines parties qui portent sur les transporteurs aériens.

C'est le filet de sécurité. Le gouvernement met en œuvre une politique qui repose sur le principe que sur le plan de la tarification du carbone et de la réduction des émissions, les

We have turned to provincial governments. We have made representations to provincial governments. We have had conversations, including with B.C., which is sort of ground zero. They've been very positive because there is a recognition that airlines are unique. I can tell you in B.C. they're very sensitive to the competition that YVR is facing from American carriers at American airports, even as the area is trying to position itself as a gateway. They're very sensitive to that.

We believe there's a possibility to move with provincial and territorial governments in this area. However, it is not helpful, neither politically nor from a public policy perspective, to have the federal government put forward a set of policies in opposition to Canada's international obligations and plainly don't work.

We would like to say we can work with provincial governments and we're optimistic we will make progress with provincial governments. We would like to see the federal government remove that log jam it has created for itself by recognizing that aviation in Canada is different. That would be an incredibly positive outcome for our sector and for Canadians, to be frank.

Senator Seidman: Thank you very much for your presentations. Mr. Blackham, the Canadian Trucking Alliance made a submission last year regarding the technical paper released by the government. This goes back to something you were discussing in a previous question.

In the technical paper, the industry says a carbon pricing system is being established that will generate inequity between the freight modes. I suppose that means you're saying that rail, trucking, marine and aviation — the different freight modes — are not going to have the same advantages and disadvantages. There's an inequity being set up.

Mr. Blackham: At the time, those comments were largely based on our assumptions. We were making assumptions based on what we were reading, I think, and since in subsequent conversations, many of those have been relieved. We don't feel like we're being beaten up on.

I think the overall point should stand. There are multiple modes of transportation carrying freight in this country. They largely work together. They compete on a relatively small amount of freight, but they do compete. It's imperative that there be fair treatment of the modes.

gouvernements provinciaux et territoriaux adopteront des approches qui sont compatibles.

Nous nous sommes tournés vers les gouvernements provinciaux. Nous avons eu des discussions avec eux, dont avec la Colombie-Britannique, qui est en quelque sorte le point zéro. Cela a été très positif, car ils reconnaissent que les transporteurs aériens sont dans une situation unique. Je peux vous dire qu'en Colombie-Britannique on est très conscient de la concurrence de la part des transporteurs et des aéroports américains à laquelle l'aéroport international de Vancouver fait face, même au moment où la région essaie de se positionner comme un point d'entrée. On est très sensible à cet aspect.

Nous croyons qu'il est possible d'aller de l'avant avec les gouvernements provinciaux et territoriaux à cet égard. Cependant, il n'est pas utile, tant sur le plan politique que du point de vue des politiques publiques, que le gouvernement fédéral présente un ensemble de politiques qui vont à l'encontre des obligations internationales du Canada et qui ne fonctionnent tout simplement pas.

Nous aimerions dire que nous pouvons collaborer avec les gouvernements provinciaux et que nous avons bon espoir que nous ferons des progrès avec eux. Nous aimerions que le gouvernement fédéral élimine les obstacles qu'il a lui-même créés en reconnaissant que le secteur de l'aviation au Canada est différent. Ce serait vraiment un dénouement heureux pour notre secteur et pour les Canadiens, à vrai dire.

La sénatrice Seidman : Je vous remercie beaucoup de vos exposés. Monsieur Blackham, l'an dernier, l'Alliance canadienne du camionnage a présenté un mémoire sur le document technique que le gouvernement a publié. Cela nous ramène à un sujet dont vous avez parlé précédemment.

L'industrie dit qu'on est en train d'établir un régime de tarification du carbone qui créera des iniquités entre les modes de transport de marchandises. J'imagine que vous dites que le transport ferroviaire, le camionnage, le transport maritime et le transport aérien — les différents modes de transports de marchandises — n'auront pas les mêmes avantages et inconvénients. Cela crée donc une iniquité.

M. Blackham : À l'époque, ces observations étaient en grande partie fondées sur nos hypothèses. Nous émettions des hypothèses en fonction de ce que nous lisions, je crois, et depuis, à la suite de discussions ultérieures, bon nombre de nos craintes ont été dissipées. Nous n'avons pas l'impression qu'on s'en prend à nous.

Je crois qu'en général il reste qu'au pays, le transport de marchandises est assuré par différents modes. Ils travaillent ensemble en grande partie. Ils rivalisent pour une quantité relativement petite de marchandises, mais ils se font concurrence. Il est essentiel que les modes soient traités de façon équitable.

Senator Seidman: Could you be more specific? What is it that you think would make it more equitable? Is there something in particular?

Mr. Blackham: No. As I said, we've since talked out a lot of our concerns, as it were. Just as a sort of general statement of principles, it's something we believe.

Senator Seidman: What about you, Mr. Bergamini? Do you have anything to say to that?

Mr. Bergamini: With respect to equity? My friend from VIA Rail was here earlier, and this is part of the problem. You know that commercial passenger air transportation is the only passenger mode that is entirely user pay and, in fact, is user pay plus. We do compete with rail and the Government of Canada will be investing in new rolling stock for VIA Rail, in addition to continuing with operating subsidies.

I don't want to put too fine a point on that, but that's our reality. That reality must be considered when a government puts forward another public policy that is economically based and has a cost component, such as this one.

In this context, I would not look at equity with respect to the carbon tax, but the inequity of the treatment of the airline industry in terms of public policy is certainly problematic and does affect our competitive position vis-à-vis the U.S. carriers, no doubt.

Senator Seidman: The other question I'd like to ask you is, again, based on the presentation of the CTA. The technical paper makes no recommendations on how carbon pricing and the revenue raised will be reinvested back into our sector to reduce carbon emissions.

I would ask both of you, Mr. Blackham and Mr. Bergamini, what you have to say with regard to that. What should be done with the revenues generated from the carbon tax? There has been a lot of discussion. In fact, there have been claims the government might just send a cheque to Canadians in order to have some kind of equal footing for them.

Mr. Blackham: If you don't mind, I'll take that on. In my opening remarks I mentioned it's very important for the local industry to have buy-in to whatever programs result from the revenues. I think that's absolutely important. These dollars can't just flow out there into the grey continuum. I really believe the local industry should be involved in telling government the kinds of programs they want.

La sénatrice Seidman : Pourriez-vous vous être plus précis? Qu'est-ce qui, selon vous, rendrait leur traitement plus équitable? Y a-t-il un élément en particulier?

M. Blackham : Non. Comme je l'ai dit, depuis ce temps, nous avons beaucoup parlé de nos préoccupations, si l'on veut. C'est seulement, en quelque sorte, une chose que nous croyons en général.

La sénatrice Seidman : Et de votre côté, monsieur Bergamini, avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Bergamini : Concernant l'équité? Je sais que mon ami de VIA Rail a comparu ici plus tôt. C'est là une partie du problème. Vous savez que le transport aérien commercial de passagers est le seul mode de transport de passagers qui repose entièrement sur le principe de l'utilisateur payeur. Nous rivalisons avec le transport ferroviaire, et le gouvernement du Canada investira dans du nouveau matériel roulant pour VIA Rail, sans compter les subventions de fonctionnement.

Je ne veux pas trop insister là-dessus, mais c'est notre réalité. Elle doit être prise en considération lorsqu'un gouvernement présente une autre politique publique qui est fondée sur des aspects économiques et qui a un élément de coût, comme celle-ci.

Dans ce contexte, je n'examinerais pas la question de l'équité concernant la taxe sur le carbone, mais le traitement inéquitable réservé à l'industrie aérienne sur le plan des politiques publiques pose certainement problème et a des répercussions sur notre capacité de rivaliser avec les transporteurs américains; cela ne fait aucun doute.

La sénatrice Seidman : L'autre question que j'aimerais vous poser se fonde, encore une fois, sur le document qu'a présenté l'Alliance canadienne du camionnage. Vous dites que le document technique n'inclut pas de recommandations sur la façon dont les recettes tirées de la tarification du carbone seront réinvesties dans votre secteur pour réduire les émissions de carbone.

J'aimerais savoir ce que vous avez à dire à ce sujet, messieurs Blackham et Bergamini. Que devrait-on faire des recettes tirées de la taxe sur le carbone? Il y a eu beaucoup de discussions sur le sujet. En fait, certains prétendent que le gouvernement pourrait simplement envoyer un chèque aux Canadiens par souci d'équité en quelque sorte.

M. Blackham : Je vais répondre, si vous n'y voyez pas d'inconvénients. Dans ma déclaration préliminaire, j'ai dit qu'il est très important que l'industrie locale adhère à tout programme dans lequel les recettes seront réinvesties. Je crois que c'est essentiel. Je crois vraiment que l'industrie locale devrait pouvoir informer le gouvernement sur le type de programmes qu'elle veut.

We have seen in some provinces — and I'm thinking of Ontario right now — that there is money for aerodynamic devices and alternative fuels if carriers are interested in looking at it. There is also electric, which would be primarily for the return-to-base or the courier sector, really, or natural gas, for those who want to take that on. The way that system works is they offset a portion of the purchase price of the power unit.

Those are the kinds of things we're talking about when we say reinvest in the industry, particularly when it comes to retrofitting. I think that's an area where we can certainly help support making the current fleet the best we can while also incentivizing the purchase of new state-of-the-art technology.

Mr. Bergamini: Thank you for the question. We mentioned how the backstop and this legislation is out of alignment with our international obligations under CORSIA.

One of the important aspects under the CORSIA agreement and the framework is that signatory states commit to developing what I believe is called a basket of measures, non-market-based measures — in other words, incentive measures, programs and so on — to increase investments in alternative fuels, technology advances, air traffic control infrastructure and so on.

I guess probably the single biggest disconnect in terms of policy is that one. We understand why. There was a decision made to funnel the money, but to do so absent any kind of direction from the Government of Canada with respect to the allocation of those sums is highly problematic. We've seen it in the past with the creation of trust funds, as you know, that sometimes were used for the purposes they were intended, sometimes not.

In this case, it puts us out of whack with our international obligations. Because of what we said, because we are technologically mature, the one area where there is potential for massive improvements is in the commercialization of aviation biofuel. Massive improvements. There are a host of issues around that, which we won't get into. To me that's a missed opportunity for the Government of Canada, to seize, to run with the ball and position Canada as a leader, both domestically and internationally.

That's part of the discussion I think needs to take place as we go forward and I believe your committee has the bill in front of it and can actually move in that direction. Thank you.

Senator Wetston: Let me ask you this: When I look at the Canadian economy and I look at Canada as a country, obviously we're a trading nation and we're a large, complex country from coast to coast to coast. Your airlines and trucking companies

Dans certaines provinces — et je pense ici à l'Ontario — nous avons vu qu'on investit de l'argent dans des aérodynamiseurs et des carburants de remplacement si cela intéresse les transporteurs. Il y a également le volet électrique, et ce serait principalement pour le retour à la base ou le secteur de la messagerie, vraiment, ou le gaz naturel, pour ceux qui le souhaitent. Le système fonctionne de façon à ce qu'une partie du prix d'achat de l'unité de puissance soit compensée.

Voilà le type de choses dont il est question quand nous disons qu'il faut réinvestir dans l'industrie, surtout pour la modernisation. Je pense qu'à cet égard, nous pouvons certainement contribuer à améliorer le plus possible la flotte actuelle tout en investissant dans la technologie de pointe.

M. Bergamini : Je vous remercie de la question. Nous avons dit à quel point le filet de sécurité et le projet de loi ne cadrent pas avec les obligations internationales du Canada liées au CORSIA.

L'un des aspects importants concernant l'accord sur le CORSIA et le cadre, c'est que les États signataires s'engagent à mettre en œuvre ce qu'on appelle, je crois, un train de mesures, des mesures qui ne sont pas axées sur le marché — autrement dit, des mesures incitatives, des programmes, et cetera — pour accroître les investissements dans des carburants de remplacement, des percées technologiques, des infrastructures de contrôle aérien, et cetera.

J'imagine que c'est probablement ce qui constitue le principal décalage sur le plan des politiques. Nous comprenons pourquoi. On a décidé de canaliser l'argent, mais le faire sans que le gouvernement du Canada donne une orientation sur l'allocation de ces sommes pose de sérieux problèmes. Nous l'avons vu par le passé avec la création de fonds en fiducie qui, comme vous le savez, parfois, étaient utilisés aux fins prévues au départ, parfois non.

Dans ce cas-ci, cela nous éloigne de nos obligations internationales. En raison de ce que nous avons dit, parce que notre secteur est mature sur le plan technologique, le seul secteur dans lequel il pourrait y avoir des améliorations considérables, c'est celui de la commercialisation de biocarburant d'aviation. On parle d'améliorations massives. Cela comporte toute une série de questions, dont je ne parlerai pas ici. À mon avis, le gouvernement du Canada a raté une occasion de se lancer dans l'action et de permettre à notre pays d'être à l'avant-garde, tant à l'échelle nationale que dans le monde.

C'est l'une des choses qui doit faire l'objet de discussions, et je crois que puisque votre comité est saisi du projet de loi, il peut, en fait, emprunter cette voie. Merci.

Le sénateur Wetston : Permettez-moi de vous poser une question. Lorsque j'examine l'économie canadienne et le Canada comme tel, évidemment, notre pays est une nation commerçante et il est vaste et complexe. Les transporteurs aériens et les

compete and function coast to coast to coast as well as north-south.

It looks like the federal government had decided to let the provinces decide what systems they want to put in place. I'm sure it was Senator Neufeld who may have talked to you a little bit about B.C. What do you do with Ontario and Quebec when your airlines fly into or out of those provinces, which are cap and trade? What do the trucking firms do, similarly, when you have to manage within a system that has — I think Alberta has a hybrid system. B.C. is carbon tax.

My other question, if I may, is I think you are saying the airline industry itself has pretty much reached its efficiency scale. Other than biofuel, I think, the fuel you talked about?

Mr. Bergamini: Biojet, yes.

Senator Wetston: You haven't said that for the trucking industry. I realize there are differences. I don't understand why you wouldn't be supporting a cap and trade regime, mostly because that will give you the opportunity, given the success you've had to date, to be purchasing credits. In a competitive market, you would be paying less for them and that would advantage some of the unpredictability. When the economy is not doing so well, you would be paying less as well from the point of view of credits, which doesn't mean your airline wouldn't be doing well.

I'm just trying to understand your position and why you wouldn't be sort of saying, "Let's do that system. That's the one we want." For an efficient industry that would be focused on dealing with environmental issues, I would have thought that is where you might be. That may have been one of the reasons why Europe went with cap and trade. Any thoughts?

Mr. Tauvette: You're correct. The CORSIA system is a hybrid cap and trade system. We're capping our emissions at 2020 levels for international emissions and then buying offsets for anything on top of it. What we're trying to do, most of our emissions are really the interjurisdictional emissions. Those emissions fly between locations in different provinces and that falls under a federal program. They're waiting for each province to put their programs in. The provinces are only dealing with emissions contained within the province and then we have the emissions generated going between provinces.

The federal system that's closest to cap and trade is the output-based method. We are trying to match the language to the federal system. In theory it is a cap and trade, but the federal government doesn't want to put a cap and trade in their backstop.

entreprises de camionnage se font concurrence et mènent leurs activités d'est en ouest et du nord au sud.

Il semble que le gouvernement fédéral ait décidé de laisser les provinces déterminer quels régimes elles veulent mettre en place. C'est le sénateur Neufeld, je crois, qui a parlé un peu de la Colombie-Britannique. Pour l'Ontario et le Québec, que faites-vous lorsque vos transporteurs atterrissent dans ces provinces ou partent de ces provinces, qui ont un système de plafonnement et d'échange? Que font les entreprises de camionnage, aussi, lorsqu'elles doivent fonctionner dans un système qui… Je crois que l'Alberta a un système hybride. En Colombie-Britannique, c'est une taxe sur le carbone.

Je vais poser mon autre question, si vous le permettez. Je pense que vous dites que l'industrie du transport aérien a atteint son niveau d'efficacité. À part le biocarburant, le carburant dont vous avez parlé, je crois?

M. Bergamini : Le biocarburant d'aviation, oui.

Le sénateur Wetston : Vous n'avez rien dit de tel pour l'industrie du camionnage. Je comprends qu'il y a des différences. Je ne comprends pas pourquoi vous n'appuyez pas l'idée d'un régime de plafonnement et d'échange, surtout parce qu'il vous donnerait la possibilité, compte tenu du succès que vous connaissez jusqu'à maintenant, d'acheter des crédits. Dans un marché concurrentiel, vous les payeriez moins cher et cela allégerait une partie de l'incertitude. Lorsque l'économie n'irait pas très bien, les crédits vous coûteraient également moins cher, ce qui ne veut pas dire que les choses n'iraient pas bien pour le transporteur.

J'essaie seulement de comprendre votre point de vue. J'essaie de comprendre pourquoi vous ne voulez pas de ce système, pourquoi ce n'est pas celui que vous voulez. J'aurais pensé que c'est ce que souhaite une industrie efficace qui se concentre sur les questions environnementales. C'est peut-être l'une des raisons pour lesquelles l'Europe a opté pour un régime de plafonnement et d'échange. Avez-vous des observations à faire?

M. Tauvette : Vous avez raison. Le CORSIA est un système de plafonnement et d'échange hybride. Nous plafonnons nos émissions aux niveaux de 2020 à l'échelle internationale et nous achetons des crédits compensatoires lorsque nous dépassons le plafond. La majeure partie de nos émissions sont des émissions interprovinciales. Elles franchissent les frontières entre les provinces et cela relève d'un programme fédéral. Le gouvernement fédéral attend que chaque province mette en place son programme. Les provinces ne réglementent que les émissions à l'intérieur de la province et nous avons les émissions qui traversent les provinces.

Le système fédéral qui se rapproche le plus du système de plafonnement et d'échange, c'est la méthode fondée sur le rendement. Nous essayons de faire correspondre les termes utilisés. En théorie, c'est un système de plafonnement et

Mr. Bergamini: That's right. In terms of the mechanisms, we're really speaking about the same thing. With respect to Ontario and Quebec, right now aviation is exempt.

Senator Wetston: Any comments on that?

Mr. Blackham: Sure. I'll pick up on a few things. My friends here mentioned they're at peak efficiency. I think we're getting close. We're perhaps not there, and that's why when we talk about some of these programs to help the technology get into the industry, they remain important.

Part of the reason we talk about the concerns at $50 a tonne and perhaps beyond is at some point we are going to get very close to as efficient as we can be. The technology in our trucks has jumped leaps and bounds in recent years.

There was one thing you mentioned I wanted to mention earlier. It came up in the discussion with the railways. In any sort of potential backstop jurisdiction, we do have some concerns in terms of registering and reporting a potential for administrative burden. I think you're right, CN and CP are large companies with armies of workers to crunch those sorts of numbers. There are a lot of mom and pop shops where they don't have full-fledged departments to do these sorts of things.

We do have experience with similar programs. I'm thinking primarily IFTA, which is a fuel tax sharing program between jurisdictions. We've asked to be at the table to understand how that reporting and registration system is going to work. We have experience in that area. That's something I wanted to say earlier.

Senator Patterson: I'm so impressed that the airline industry got ahead of the curve with CORSIA. You're getting no credit whatsoever for having done that. Zip.

I'm betraying my ignorance here, but did the Americans sign on to CORSIA? That means that the competitive issue that carbon pricing introduces in Canada is eliminated, is not there with CORSIA?

Mr. Tauvette: That's correct. For international players.

Senator Patterson: For international players.

d'échange, mais le gouvernement fédéral ne veut pas intégrer un tel système dans son filet de sécurité.

M. Bergamini : C'est exact. Sur le plan des mécanismes, nous parlons vraiment de la même chose. Pour ce qui est de l'Ontario et du Québec, à l'heure actuelle, l'aviation est exemptée.

Le sénateur Wetston : Voulez-vous dire quelque chose à ce sujet?

M. Blackham : Oui. Je vais revenir sur quelques points. Mes amis ici présents ont mentionné qu'ils ont atteint un degré d'efficacité maximal. Nous ne sommes pas loin. Nous n'en sommes peut-être pas encore là, et c'est pourquoi lorsque nous parlons de certains de ces programmes visant à intégrer la technologie dans l'industrie, ils demeurent importants.

Si nous avons des préoccupations concernant le taux de 50 $ la tonne, voire plus, c'est en partie que viendra un moment où nous serons bien prêts d'atteindre l'efficacité maximale. La technologie de nos camions a fait de très grands progrès ces dernières années.

Vous avez mentionné une chose et je voulais en parler plus tôt. Cela a été soulevé dans les discussions avec les représentants du transport ferroviaire. Dans n'importe quelle administration potentiellement assujettie au filet de sécurité, nous avons des préoccupations pour ce qui est de l'inscription et des rapports, de la possibilité d'un fardeau administratif. Je crois que vous avez raison de dire que le CN et le CP sont de grandes compagnies ayant de nombreux travailleurs leur permettant de traiter ce type de données. Il y a beaucoup de commerces familiaux qui n'ont pas de services qu'il faut pour faire ce type de choses.

Nous avons de l'expérience avec des programmes similaires. Je pense surtout à l'Entente internationale concernant la taxe sur les carburants, l'IFTA. C'est un programme de partage de la taxe sur le carburant entre les pays. Nous avons demandé de participer aux discussions pour comprendre comment ce système d'inscription et de rapport fonctionnera. Nous avons de l'expérience à cet égard. C'est quelque chose que je voulais dire plus tôt.

Le sénateur Patterson : Je suis tellement impressionné que l'industrie du transport aérien ait pris une longueur d'avance par rapport au CORSIA. On ne vous donne absolument aucun crédit pour cela.

Pardonnez mon ignorance, mais les États-Unis sont-ils signataires du CORSIA? Cela veut dire que le problème de compétitivité que la tarification du carbone amène au Canada est éliminé, qu'il ne se pose pas avec le CORSIA, n'est-ce pas?

M. Tauvette : C'est exact. Pour les acteurs internationaux.

Le sénateur Patterson : Pour les acteurs internationaux.

I thank you for that. Very good presentations.

The Chair: Thank you very much for your testimony and your questions and answers.

(The committee adjourned.)

Je vous remercie. Vous avez présenté de très bons exposés.

La présidente : Je vous remercie beaucoup des témoignages ainsi que des questions et des réponses.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 10, 2018

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day at 8:01 a.m. to study the subject matter of Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018, and other measures.

Senator Rosa Galvez (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning, and welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. My name is Rosa Galvez. I am a senator from Quebec, and I'm the chair of this committee.

I will now ask senators around the table to introduce themselves.

Senator Neufeld: Senator Richard Neufeld, British Columbia.

Senator Wetston: Howard Wetston from Ontario.

Senator Richards: Dave Richards from New Brunswick.

Senator Cordy: Jane Cordy from Nova Scotia.

[*Translation*]

Senator Massicotte: Paul Massicotte from Quebec.

[*English*]

The Chair: I would also like to introduce our staff: the clerk, Maxime Fortin, and our Library of Parliament analysts, Sam Banks and Jesse Good.

Today, we are continuing our study on the subject matter of Part 5 of Bill C-74, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018, and other measures.

Part 5 of the bill deals with the greenhouse gas pollution pricing act. We have three panels today. In our first panel, we will hear from one organization, the Canada West Foundation, Martha Hall Findlay, President and Chief Executive Officer. Thank you very much for joining us. I'll invite you to proceed with your statement, and, after that, we'll go into a period of questions and answers.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 10 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 8 h 1, pour étudier la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures.

La sénatrice Rosa Galvez (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Bonjour et bienvenue à cette réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles. Je m'appelle Rosa Galvez. Je suis une sénatrice du Québec et je suis présidente du comité.

Je demanderais maintenant aux sénateurs autour de la table de se présenter.

Le sénateur Neufeld : Le sénateur Richard Neufeld, de la Colombie-Britannique.

Le sénateur Wetston : Howard Wetston, de l'Ontario.

Le sénateur Richards : Dave Richards, du Nouveau-Brunswick.

La sénatrice Cordy : Jane Cordy, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

Le sénateur Massicotte : Paul Massicotte, du Québec.

[*Traduction*]

La présidente : J'aimerais aussi présenter notre personnel : la greffière, Maxime Fortin, et les analystes de la Bibliothèque du Parlement, Sam Banks et Jesse Good.

Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude sur la teneur des éléments de la partie 5 du projet de loi C-74, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures.

La partie 5 du projet de loi traite de la Loi sur la tarification de la pollution par les gaz à effet de serre. Nous recevons trois témoins aujourd'hui. Nous recevons d'abord Martha Hall Findlay, qui est présidente et chef de la direction de la Canada West Foundation. Nous vous remercions de vous joindre à nous. Je vous invite à présenter votre déclaration préliminaire, puis nous passerons aux questions et réponses.

Martha Hall Findlay, President and Chief Executive Officer, Canada West Foundation: Thank you very much, everyone, for including the Canada West Foundation in these deliberations. Just a brief introduction for those of you who don't know us. The Canada West Foundation is a public-policy think tank based in the West of this wonderful country, formed almost 50 years ago, to some extent out of a sense of frustration that major decisions affecting the country were being made in Central Canada but really without a larger western perspective being included in the decision making. I don't know that that's necessarily still the case, but we still continue to do work with a focus on the economic and social prosperity of the West of the country, but with a very strong view that what's good for the West is certainly good for the country as a whole. We focus on natural resources, human capital and trade and investment. Those are our three main policy centres. We are very proud of being evidence-based and non-partisan, and we try very hard to live that every day.

On the issue at hand, we like to point out that we are very strongly in favour of pricing carbon, but we are also very strongly in favour of building infrastructure to get our resources as a whole, but in particular, given today's challenges, our energy resources, to market, including to the coasts, although right now we're really only dealing with an effort to get to one.

Needless to say, and particularly sometimes in the West, the fact that we support a carbon price doesn't exactly make us friends in some areas, and the fact that we support building energy infrastructure does the same in different parts of the country. We like to think that that actually makes us friends, but they're not necessarily always the same ones.

But we do like to point that out to really focus on the fact that the evidence for this country, in terms of our economic prosperity, suggests that we do need to capitalize on the resources that we have, and we need to be able to get them to market. The evidence is also there that climate change is clearly an issue that we need, as the rest of the world does, to address, and we are firmly of the view that, if we want to reduce greenhouse gas emissions, putting a market price is the way to go about it.

I will read some comments, but, frankly, I'm very much looking forward to engaging in some discussion and hearing the questions that you have.

Big picture key messages: You will be hearing from my friend at Ecofiscal after I'm finished here this morning. We are very strong supporters of their work. So I don't need to belabour the detail that Ecofiscal and other organizations have done.

Martha Hall Findlay, présidente et chef de la direction, Canada West Foundation : Merci beaucoup à vous tous d'avoir invité la Canada West Foundation à prendre part à vos délibérations. J'aimerais faire une courte présentation pour ceux d'entre vous qui ne nous connaissent pas. La Canada West Foundation est un groupe de réflexion sur la politique publique basé à l'ouest de notre merveilleux pays et fondé il y a près de 50 ans pour répondre à la frustration de voir les grandes décisions qui ont une incidence sur le pays prises dans le centre du Canada sans tenir compte du point de vue de l'Ouest. Je ne sais pas si c'est encore le cas aujourd'hui, mais nous continuons de travailler en vue de favoriser la prospérité économique et sociale de l'ouest du pays avec la conviction que ce qui est bon pour l'Ouest est aussi bon pour l'ensemble du pays. Nous nous centrons sur les ressources humaines, le capital humain, le commerce et l'investissement. Ce sont nos trois principaux centres stratégiques. Nous sommes très fiers de faire partie d'un groupe non partisan qui mise sur des données probantes, et nous y travaillons très fort tous les jours.

En ce qui a trait à la question à l'étude, nous tenons à souligner que nous sommes tout à fait pour la tarification du carbone, mais nous sommes aussi tout à fait pour l'établissement d'une infrastructure qui nous permettra d'acheminer nos ressources — de façon générale, mais aussi nos ressources énergétiques, étant donné les défis d'aujourd'hui — vers le marché, notamment vers les côtes, bien que, à l'heure actuelle, l'objectif soit d'en atteindre un seul.

Il va sans dire — et c'est surtout le cas dans l'Ouest — que, dans certaines régions, nous ne nous faisons pas beaucoup d'amis en appuyant la tarification du carbone; c'est la même chose pour notre appui à l'égard de l'infrastructure énergétique dans d'autres régions du pays. Nous aimerions penser que cela fait de nous des amis, mais ce ne sont pas toujours les mêmes.

Or, nous tenons à le souligner pour montrer que selon les données probantes, il faut miser sur nos ressources pour assurer notre prospérité économique, et qu'il faut pouvoir les acheminer vers le marché. Les données probantes montrent aussi que les changements climatiques sont un réel problème que le Canada doit aborder, tout comme le reste du monde. Nous croyons fermement que pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, il faut y mettre un prix.

Je vais lire quelques commentaires, mais j'ai surtout hâte de discuter avec vous et d'entendre vos questions.

Les messages clés : vous allez entendre mon ami et représentant de la Commission de l'écofiscalité, qui témoignera après moi ce matin. Nous appuyons fortement leur travail. Je n'ai donc pas besoin de vous expliquer en détail ce que la Commission et d'autres organisations ont fait.

But enough to say that, from our perspective, carbon pricing achieves emission reductions at the lowest possible economic cost, that being a non-partisan comment. If you want to do something, do it as cost-efficiently as possible. That is a big, important aspect for us. Carbon pricing creates demand for low-emitting technologies and drives technological innovation to reduce emissions. We see that daily in the oil sands, in particular, reduction of emissions but also, interestingly enough, reduction of cost, so there is a win-win happening, as I said, virtually every day in the technological innovations in energy.

Carbon pricing works. Study after study shows that in jurisdictions with a carbon price, emissions are lower than they would otherwise be.

Reducing emissions through other mechanisms, such as regulations or incentive programs, does not reduce the cost of emission reductions. It just hides them. Not reducing emissions, of course, has costs as well. The cost of climate inaction is also real.

The fact of whether to price carbon or not is a matter of choices. It's a choice between reducing emissions at the lowest cost or reducing emissions through more expensive measures. It's a choice between letting people and businesses reduce emissions in the way that makes the most sense to them or having the government tell people and businesses how they should reduce their emissions — the value of a market mechanism. It's a choice between putting smart policies in place to reduce emissions now or shrugging the responsibility off to later generations. It's a choice between being transparent about the costs of reducing emissions or hiding those costs through more regulations, incentives and other measures.

I would really like to talk about jurisdictional authority, but I won't do that in my comments. So this is just a throw out. I hope somebody asks a question on that because I want to talk a little bit about some of the arguments that we're already hearing, both in the House of Commons and here, in terms of whether we should be pricing carbon or not. One of comments that we heard was: "Normal people cannot reduce their emissions. They need to drive, heat their homes, et cetera, and they cannot do this without producing emissions. For this reason, a carbon tax essentially punishes people for living their lives." That's a quote. It's not me saying that.

First, implementing a carbon tax is not meant to punish anyone and certainly not for living one's life, just like income tax is not meant to punish people for working, and a corporate tax is not meant to punish companies for making a profit. A carbon tax is meant to reduce emissions by making it lucrative to figure out

Je tiens toutefois à dire que, de notre point de vue, la tarification du carbone permet de réduire les émissions au plus faible coût possible. Mon commentaire se veut non partisan. Si vous voulez faire quelque chose, il faut que ce soit le plus rentable possible. C'est très important pour nous. La tarification du carbone crée une demande pour des technologies à faibles émissions et favorise l'innovation technologique en vue de réduire les émissions. On le voit au quotidien avec les sables bitumineux : une réduction des émissions, surtout, mais aussi — et c'est intéressant — une réduction des coûts. C'est donc une situation gagnant-gagnant en ce qui a trait aux innovations technologiques dans le domaine de l'énergie.

La tarification du carbone fonctionne. Toutes les études montrent que les émissions sont plus faibles dans les administrations qui appliquent la tarification du carbone.

La réduction des émissions par l'entremise d'autres mécanismes comme la réglementation ou la mise en place de programmes incitatifs ne permet pas de réduire les coûts : elle ne fait que les cacher. Si l'on ne réduit pas les émissions, cela entraîne bien évidemment des coûts. Le coût de l'inaction face au changement climatique est aussi réel.

La tarification du carbone est un choix. C'est un choix entre la réduction des émissions au plus faible coût et la réduction des émissions par l'entremise d'autres mesures plus coûteuses. C'est un choix entre laisser les gens et les entreprises réduire leurs émissions de la façon la plus logique pour eux ou laisser le gouvernement dicter aux gens et aux entreprises la façon dont ils devraient réduire leurs émissions… la valeur d'un mécanisme de marché. C'est un choix entre mettre en place des politiques intelligentes pour réduire les émissions maintenant ou refiler cette responsabilité aux prochaines générations. C'est un choix entre faire preuve de transparence au sujet des coûts associés à la réduction des émissions et cacher ces coûts par l'entremise de règlements, de mesures incitatives et autres.

J'aimerais beaucoup parler d'autorité compétente, mais je ne le ferai pas dans mes commentaires. Je ne fais que le mentionner, en espérant que l'un d'entre vous posera des questions à ce sujet, parce que j'aimerais aborder certains des arguments que nous entendons, tant à la Chambre des communes qu'ici, au sujet de la pertinence de tarifier le carbone. L'un des commentaires que nous avons entendus, c'est que les gens normaux ne peuvent pas réduire leurs émissions. Ils doivent utiliser leur voiture, chauffer leur maison, et cetera, et ne peuvent pas faire tout cela sans produire d'émissions. On dit que la taxe sur le carbone punira ces gens qui ne font que vivre leur vie. C'est ce qu'on entend, ce n'est pas moi qui ai dit cela.

Premièrement, la mise en œuvre d'une taxe sur le carbone ne vise pas à punir qui que ce soit, et certainement pas à punir les gens qui ne font que « vivre leur vie », tout comme l'impôt sur le revenu ne vise pas à punir les gens qui travaillent et comme l'impôt sur le revenu des sociétés ne vise pas à punir les

ways to reduce one's own emissions in ways that make sense. This is a lot better than the government telling you how to reduce your emissions. It is important that people have those choices to make.

Second, it's true that many people will not be able to avoid emissions and paying a carbon price immediately. They will still need to fill their car with gas to get to work or drive their tractor, although I know there has been some discussion about whether agricultural fuels will be subject to it or not. This fact is simply an argument for starting with a low carbon price and increasing it over time and using carbon-tax revenues to reduce costs to people elsewhere.

I will do a shout out to the effort of the Government of Manitoba. I can say that an awful lot of people in Manitoba really dislike the idea of a carbon price, but I personally, and certainly we at the Canada West Foundation, liked the effort of the government to say, "We're not happy with this. We're not really happy with the federal government saying this is what we have to do, but we recognize that there's an issue that we all need to deal with. We're going to come with a made-in-Manitoba solution." Nothing is perfect, and a lot of discussions are to be had, but I thought that was an effort to come to the table and work out something, which I think we could do with a lot more of right now in this country.

Starting low reduces the initial impact of a carbon price when it is harder for people to adjust, but over time, with clear market signals from carbon price, people can act to avoid carbon taxes through their regular investments. For example, when a new vehicle is needed, people can choose to buy a more energy efficient one to reduce their emissions, but not everyone can buy a new vehicle tomorrow, and hence the importance of coming at this with some gradual approach.

Over time it will also be easier and cheaper to make low-carbon investments as innovation creates new technologies and drives costs down. Markets drive innovation when there is value to be captured. A carbon price creates value to be captured from reducing emissions. As carbon taxes increase, they will become easier and cheaper to avoid.

Another quote: "A carbon tax is just a cash grab by governments that implement it. No jurisdiction has yet implemented a real revenue-neutral carbon tax."

entreprises qui font des profits. La taxe sur le carbone vise à réduire les émissions en permettant aux gens d'économiser lorsqu'ils trouvent des moyens de réduire leurs émissions de façon logique. C'est beaucoup mieux qu'un gouvernement qui vous dicte une façon de réduire vos émissions. Il est important que les gens puissent faire ces choix.

Deuxièmement, il est vrai que bon nombre des gens ne pourront pas réduire leurs émissions et devront payer le prix du carbone immédiatement. Ils devront quand même faire le plein d'essence pour se rendre au travail ou conduire leur tracteur, même si je sais qu'on se demande s'il faut tarifer ou non les combustibles agricoles. Ce fait est tout simplement une raison de commencer par une faible tarification du carbone, que l'on augmentera au fil des années, et d'utiliser les revenus de la taxe sur le carbone pour réduire les coûts ailleurs.

Je vais saluer ici les efforts déployés par le gouvernement du Manitoba. Je sais que beaucoup de gens au Manitoba n'aiment pas du tout l'idée de tarifer le carbone, mais personnellement, et c'est assurément notre opinion à la Canada West Foundation, je suis heureuse de voir que le gouvernement dit : « Cela ne nous plaît pas. Cela ne nous plaît pas de voir le gouvernement fédéral nous dire ce que nous devons faire, mais nous sommes conscients qu'il y a un problème et que nous devons tous nous en occuper. Nous allons proposer une solution typiquement manitobaine. » Il n'y a rien de parfait, et beaucoup reste à discuter, mais je me disais que le gouvernement a fait l'effort de s'asseoir à la table et de trouver une solution, et nous pourrions en avoir beaucoup plus au pays à l'heure actuelle.

En y allant tranquillement, on réduit les conséquences initiales de la tarification du carbone au moment où il est le plus difficile pour les gens de s'adapter, mais avec le temps, lorsque les signaux du marché seront clairs, les gens pourront réagir de façon à éviter les taxes sur le carbone dans le cadre de leurs investissements courants. À titre d'exemple, s'ils doivent s'acheter un nouveau véhicule, les gens pourront acheter des véhicules écoénergétiques pour réduire leurs émissions, mais ils ne pourront pas tous s'en acheter un demain, d'où l'importance d'avoir une approche graduelle.

Au fil du temps, il sera également plus facile et moins coûteux d'investir dans des projets faibles en carbone, car l'innovation donne naissance à de nouvelles technologies et réduit les coûts. Les marchés stimulent l'innovation lorsqu'il y a des avantages à saisir. La tarification du carbone crée des avantages à saisir pour ceux qui réduisent leurs émissions. Au fur et à mesure que la taxe sur le carbone augmentera, il sera plus facile et moins coûteux de l'éviter.

Autre citation : « Une taxe sur le carbone n'est autre chose qu'une recette fiscale pour les gouvernements qui la mettent en place. À ce jour, aucune administration n'a mis en place une taxe sur le carbone réellement neutre sur le plan des recettes. »

This is our response: The key is that the primary purpose of a carbon price is to reduce emissions. What happens to the revenue after the fact is a different policy question entirely. And it is a policy question that should rightfully be debated. But the mantra that somehow any additional revenue must be revenue neutral is not the point. The point is that we want to impose a price on carbon to reduce emissions.

I can remember a time not that long ago when there was an effort on the part of the government to implement a carbon price, and the starting point was we think we should put a price on the things we want less of and reduce the price on the things we want more of, so the whole point was not a catch phrase of revenue neutrality, but that it would be better to price carbon and reduce income taxes. It was a different approach to the policy question.

My last quote here is this: "A carbon tax will just push investment and emissions out of Canada and somewhere else. Canada loses economic benefits and the world still has the same amount of emissions."

This would be very true with an across-the-board carbon tax that does not take into consideration emission-intensive, trade-exposed industries, but the federal bill does take those into consideration. It uses an output-based allocation system just the like the one in Alberta to reduce the cost burden on industries that face global competitive pressures while still maintaining the price incentive to reduce emissions.

There are people in different parts of the country who think it doesn't go far enough. There is a significant concern about trade-exposed industries and whether or not their concerns will be fully addressed. I suspect that's exactly what you and your colleagues in the house are supposed to be doing with this bill to determine whether it addresses those concerns effectively or not. Hopefully we can get more of the provinces to come to the table and engage in that discussion.

The Chair: Thank you very much for your statement.

Senator Wetston: Thank you for coming today. I did a bit of research on the Canada West Foundation. Congratulations on the work that you're doing, particularly remaining non-partisan and attempting to do your job. It may be difficult from time to time.

Given your background in law and politics, I have a lot of concern about the capacity of the country to move things forward in the federation that we have where obstacles often occur between the federal government and the provinces. I don't want to get into issues of downloading responsibilities to provinces or cooperative federalism, but I think you understand where I'm coming from. There was a comment from the Canada West Foundation about electricity grids, and the notion of an east-west

Voici notre réponse : l'objectif premier de la tarification du carbone est de réduire les émissions. Ce qu'il advient des recettes par la suite est une question de politique tout à fait différente, même si elle mérite, de bon droit, de faire l'objet d'un débat. Toutefois, la rengaine voulant que toute recette additionnelle doive être neutre n'est pas un objectif en soi. L'objectif est de réduire les émissions.

Je me souviens d'un temps pas si lointain où le gouvernement voulait tarifer le carbone, et l'idée de base était de mettre un prix sur les choses que nous voulons le moins, et un prix moins élevé sur celles que nous voulons le plus, alors toute l'idée ne tournait pas autour d'une expression comme « neutre sur le plan des recettes », mais on disait qu'il serait préférable de tarifer le carbone et de réduire l'impôt sur le revenu. La question de politique était abordée sous un autre angle.

Voici ma dernière citation : « Une taxe sur le carbone ne fera que faire dévier les investissements et les émissions ailleurs dans le monde. Le Canada perd des avantages économiques et le niveau des émissions ne change pas dans le monde. »

Cela serait certainement le cas si la taxe sur le carbone s'appliquait partout de la même façon, sans tenir compte des industries à fortes émissions et tributaires du commerce, mais ce n'est pas le cas dans le projet de loi fédéral. Il utilise un système de tarification fondé sur le rendement tout comme celui de l'Alberta pour réduire le fardeau financier des industries qui font face à une concurrence mondiale, mais tout en maintenant un prix pour les encourager à réduire leurs émissions.

Il y a des gens dans différentes régions du pays qui pensent que le projet de loi ne va pas assez loin. On s'inquiète beaucoup des industries tributaires du commerce et on se demande si on remédiera à toutes leurs inquiétudes. Je soupçonne que c'est exactement ce que vos collègues de la Chambre et vous êtes censés faire au sujet de ce projet de loi, soit savoir s'il remédie de façon efficace à ces inquiétudes. Il est à espérer que nous pourrons avoir plus de gouvernements provinciaux autour de la table pour avoir cette discussion.

La présidente : Merci beaucoup de votre déclaration.

Le sénateur Wetston : Merci d'être avec nous aujourd'hui. J'ai fait un peu de recherches au sujet de la Canada West Foundation. Je vous félicite du travail que vous faites, et en particulier de le faire tout en demeurant non partisan. Cela ne doit pas toujours être facile.

Vous avez des antécédents en droit et en politique, et je dois dire que je m'inquiète beaucoup de notre capacité en tant que pays à faire avancer les choses au sein d'une fédération où des obstacles se dressent souvent entre le gouvernement fédéral et les provinces. Je ne veux pas entrer dans le débat sur le transfert de responsabilités aux provinces ou le fédéralisme coopératif, mais je pense que vous voyez où je veux en venir. La Canada West Foundation a parlé des réseaux électriques, de l'idée d'un

grid and how that would help alleviate some of the challenges around greenhouse gas emissions.

We have more north-south grid development and have for many years with much less east-west grid development, which could be an answer to some of the issues around greenhouse gas emissions. Do you have any thoughts about that issue in particular? How did we get to this place?

Ms. Hall Findlay: When you said, "You may not have any thoughts about this," a couple of people around the table said, "She probably does." That is our job at the Canada West Foundation, to look into and research and analyze these.

Right now we're in the middle of preparing a much larger report on what should be done in terms of grid and transmission capacity, particularly for the West. There is the big chunk in the middle of the country where it may not make sense to have a full east-west grid, but even among the four provinces in the West, there has been talk over decades about finally getting a western grid because we don't have one. It's not just the country; even in the western provinces, we sell far more and have way more going south.

Interestingly enough as an anecdote, when we're talking about the struggles and building energy infrastructure, it's not just the pipelines. Manitoba is having trouble building transmission lines, even ones down to the United States. We believe that the time is now to significantly revisit this, that unfortunately political pressures have stymied the effort in the past. Way too often we've had one province or another saying, "We don't really want electricity coming from over there because we actually have coal-fired electricity plants, and that would sacrifice those jobs." In that particular case that would have been Alberta talking many years ago. We've had historically political issues that come up that have prevented a really effective western electricity grid.

The time now is very interesting, though, because everyone is making commitments around greenhouse gas emission reductions. Alberta has had a carbon tax for a long time but is making even more commitments. Saskatchewan is making its own commitments. While British Columbia and Manitoba have a lot of hydro capacity, which, of course, is clean in terms of GHGs, Alberta and Saskatchewan not so much. Alberta has made a commitment to come off coal completely, and that has to be replaced somehow. Our hope is that now when there is a need to in fact get cleaner energy in Alberta and Saskatchewan, the opportunity for — let's cross our fingers — a greater level of collaboration could be done.

As a final comment, we're big fans of renewables. We've been using solar power for almost 20 years. If we could have fully renewable clean energy tomorrow, that would be great. We're

réseau est-ouest et des avantages que cela présenterait pour nous aider à réduire nos émissions de gaz à effet de serre.

Le développement du réseau électrique se fait nord-sud depuis de nombreuses années, plutôt qu'est-ouest, ce qui pourrait être une solution à certains problèmes entourant les gaz à effet de serre. Avez-vous des idées sur cette question? Comment en sommes-nous arrivés là?

Mme Hall Findlay : Lorsque vous n'étiez pas certain si j'avais des idées sur la question, quelques personnes autour de la table ont dit : « Elle en a probablement ». C'est notre travail à la Canada West Foundation d'effectuer des recherches sur des questions de ce genre, de les examiner et de les analyser.

En fait, nous sommes en train actuellement de préparer un rapport global sur ce qu'il faudrait faire au sujet du réseau et de la capacité de transmission, en particulier dans l'Ouest. Une grande partie au centre du pays n'a pas vraiment besoin d'un réseau est-ouest, mais les quatre provinces de l'Ouest parlent d'en créer un dans l'Ouest depuis des décennies, car il n'y en a pas actuellement. Même dans les provinces de l'Ouest, comme dans tout le pays, nos produits vont plus souvent au sud qu'ailleurs.

Petite anecdote intéressante en passant : quand on parle des conflits et de la construction d'une infrastructure énergétique, cela ne concerne pas uniquement les pipelines. Le Manitoba peine à construire des lignes de transmission, même celles qui vont vers les États-Unis. Nous pensons que le temps est venu de s'attaquer à ce dossier, car les efforts en ce sens ont malheureusement été étouffés par les pressions politiques par le passé. Nous avons vu trop souvent des provinces dire qu'elles ne voulaient pas vraiment de l'électricité venant de tel endroit, car elles avaient des centrales au charbon et que cela allait supprimer des emplois. Il y a de nombreuses années, l'Alberta s'exprimait souvent ainsi. Historiquement, nous avons eu des problèmes politiques qui ont empêché la mise en place d'un réseau électrique vraiment efficace dans l'Ouest.

Le moment est opportun à l'heure actuelle, car tout le monde prend des engagements pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. L'Alberta a une taxe sur le carbone depuis longtemps, mais elle s'engage à en faire davantage. La Saskatchewan prend aussi ses propres engagements. La Colombie-Britannique et le Manitoba ont beaucoup de capacité hydroélectrique, une énergie propre, bien sûr, du point de vue des GES, mais ce n'est pas le cas de l'Alberta et de la Saskatchewan. L'Alberta s'est engagée à fermer toutes ses centrales à charbon, et il faut donc que cette source soit remplacée. Nous espérons que l'Alberta et la Saskatchewan ayant maintenant besoin d'une source d'énergie plus propre, cela ouvre la porte — croisons-nous les doigts — à une plus grande collaboration.

En terminant, j'aimerais ajouter que nous sommes de fervents partisans des énergies renouvelables. Nous utilisons l'énergie solaire depuis près de 20 ans. Si on pouvait n'utiliser que des

not supporters of the oil industry for the sake of being supportive of the oil industry. We support it because the world will be demanding oil for some time, and we should be able to sell that to the world. But even if tomorrow we were able to satisfy all of our energy needs through renewables, we have no way to actually get that energy from where it gets produced to where it's needed, so transmission is still a huge issue, regardless of your views on energy sources.

Senator Massicotte: Thank you for being with us this morning. I heard your comments, and everyone agrees that we have to somehow protect and provide a level playing field for high-intensity, trade-exposed firms. That's the easy part. The minister made it very clear.

But now we come across the proposals, and you referred to it, here is how we will do so. Different countries tried different things. What we're doing is taking all the heavy industry and the heavy emitters and putting them all in a basket. Then we say, "Okay, they're probably trade-exposed," from the size, and we're going to say, "Okay, we can give you free credits for 70 per cent at this point — that's for discussion — and the rest, you have to pay a carbon price."

Is that the right approach? The public servants tell us they did a graph to compare to Alberta, and it cuts across, the same as you would if you protected them with some incentive.

Is that the right model, in your mind, when you look at other countries or even at what Alberta is doing? Is it working? Is that the right approach? It's a bit arbitrary, but is it the right one?

Ms. Hall Findlay: It is a bit arbitrary. The problem is that it's being discussed within the limits of this bill, for example, whereas from our perspective, the issue is the overall competitiveness of the country or the regions of the country. So when you talk about trade-exposed industries, the big concern is whether this is going to render my business or our region less competitive, both in terms of products for selling but also whether we're competitive in terms of attracting other investments.

From our perspective at Canada West Foundation, the larger perspective is the one that should be looked at in a more comprehensive view of what is helping our competitiveness and what is hurting.

I don't mean to diminish the importance of looking and trying to address the specifics of whether a carbon price is going be hurting particular industries more, and how we can do that. That was my comment earlier. Frankly, we need a lot more

sources d'énergie propre renouvelables demain, ce serait merveilleux. Nous n'appuyons pas l'industrie pétrolière pour le simple plaisir de le faire. Nous l'appuyons parce que le monde aura besoin de pétrole encore pendant un certain temps, et nous devrions pouvoir le vendre aux autres pays. Pourtant, même si demain nous étions en mesure de satisfaire tous nos besoins en énergie à partir des sources renouvelables, nous ne pouvons pas la transporter de son lieu de production à son lieu d'utilisation, alors la question du transport demeure un enjeu important, peu importe nos idées sur les sources d'énergie.

Le sénateur Massicotte : Merci d'être avec nous aujourd'hui. J'ai entendu vos commentaires, et tout le monde s'entend pour dire qu'il faut protéger, d'une façon ou d'une autre, nos entreprises à fortes émissions qui sont tributaires du commerce, pour leur permettre de concurrencer à armes égales. C'est la partie facile. Le ministre a été très clair sur ce point.

Mais nous avons maintenant les propositions, et vous l'avez mentionné, qui disent voilà comment nous allons procéder. Des pays ont utilisé différentes approches. Notre façon de procéder consiste à mettre toute l'industrie lourde, tous les grands émetteurs dans le même panier. Puis on se dit qu'ils sont probablement tributaires du commerce, en raison de leur taille, et que nous allons leur accorder 70 p. 100 de crédits gratuits à ce stade-ci — c'est ouvert à la discussion — et que le reste sera tarifé.

Est-ce la bonne approche? Les fonctionnaires nous ont dit avoir fait un tableau pour faire une comparaison avec l'Alberta, et cela s'applique à l'ensemble, comme on le ferait en les protégeant avec une forme d'incitatif.

Est-ce le bon modèle à adopter, selon vous, quand on regarde ce que font d'autres pays ou même l'Alberta? Est-ce que cela fonctionne? Est-ce la bonne approche? C'est un peu arbitraire, mais est-ce la bonne façon de faire?

Mme Hall Findlay : C'est un peu arbitraire. Le problème vient du fait qu'on a discuté de cette approche dans les limites du projet de loi, par exemple, alors qu'à notre point de vue, l'enjeu porte sur la compétitivité globale du pays ou des régions du pays. Quand on parle des industries tributaires du commerce, ce qui inquiète alors, c'est de savoir si cela rendra mon entreprise ou ma région moins compétitive, tant pour ce qui est de vendre mes produits, que d'attirer des investissements.

À la Canada West Foundation, nous sommes d'avis qu'il faut regarder l'ensemble, soit ce qui aide, de façon générale, notre compétitivité et ce qui lui nuit.

Je ne veux pas ici diminuer l'importance d'examiner les problèmes particuliers que peut entraîner la tarification du carbone pour certaines industries et de tenter d'y remédier. C'est ce que j'ai dit plus tôt. Honnêtement, il faut que les

engagement by the provinces with the federal government to find out what the details are of that.

Senator Massicotte: Do you have an opinion as to what a better model would be, if that's not the right one?

Ms. Hall Findlay: My view is that it doesn't work if we only look at one piece in terms of competitiveness. Frankly, what's happening in the United States with the reduction of corporate taxes is a huge aspect of competitiveness. A part that we're not talking about — we can get into the weeds on whether this industry is more trade-exposed and what will happen with that. Those discussions are important. So, yes, I can say that's an important approach. But I fear that it actually loses sight of the much larger question. If we're really worried about competitiveness, our investment climate in Canada now is really bad, because we can't get anything built. Like I said, it's not just pipelines; it's transmission and wind farms. It's very difficult.

You can go into the weeds all you want in terms of the specific numbers. People will have to do that analysis. But I worry that, in doing so, we lose sight of the much larger issues facing our competitiveness.

Senator Massicotte: Can I respond to that? A lot of people are saying —

The Chair: I'm sorry, but we have three panels. I will put you on the second round.

Senator Neufeld: Thank you for being here. I come from a province that put in a carbon price — carbon tax, I guess — before anybody else was revenue neutral, anywhere. That's changed, and that's what happens. The leadership at that time said it was going to be revenue neutral and they would reduce taxes for industry and individuals. We did that while we were there. Leadership changes, and pretty soon people are scooping the money for something else. We now see exactly what's happening. The NDP are taking it and they're going to spend it on whatever they think they want to spend it on.

To me, that's a huge problem with the carbon tax that we're talking about; it's not all going to reducing carbon.

But in terms of carbon leakage — and you know exactly what I'm talking about there — industries have told us in Alberta that they'll move south of the border.

What's your take on those kinds of things? We all live in the same atmosphere. In the U.S., although some states are looking at it seriously, others aren't. What is Canada West Foundation's take on how many industries we lose? I think $80 billion has left

gouvernements provinciaux discutent davantage avec le gouvernement fédéral pour déterminer précisément ce qu'il en est.

Le sénateur Massicotte : Si ce n'est pas le bon, avez-vous une idée de ce que pourrait être un meilleur modèle?

Mme Hall Findlay : Selon moi, on ne peut pas regarder un seul élément de notre compétitivité. Honnêtement, la réduction de l'impôt sur les sociétés aux États-Unis est un aspect majeur de la compétitivité, un élément dont nous ne parlons pas. On peut se perdre dans les détails quand on cherche à déterminer si une industrie est plus tributaire du commerce qu'une autre et ce qui va arriver, mais il est important d'avoir ces discussions. Donc, oui, je peux dire que c'est une bonne approche, mais je crains qu'on perde de vue l'ensemble des éléments. Si on s'inquiète vraiment de la compétitivité, il faudrait penser que le climat d'investissements au Canada est très mauvais à l'heure actuelle, car on ne peut rien bâtir. Comme je l'ai mentionné, je ne parle pas uniquement des pipelines, je parle aussi du transport et des parcs éoliens. C'est très difficile.

On peut se perdre autant qu'on veut dans les détails quand il est question de chiffres précis, mais quelqu'un doit faire l'analyse. Je m'inquiète toutefois du fait que, ce faisant, on perde de vue des problèmes beaucoup plus importants liés à notre compétitivité.

Le sénateur Massicotte : Puis-je répondre à cela? Beaucoup de gens disent…

La présidente : Je suis désolée, mais nous avons trois groupes de témoins. Je vais ajouter votre nom pour la deuxième série de questions.

Le sénateur Neufeld : Merci d'être avec nous. Je viens de la province qui a été la première à tarifer le carbone — une taxe sur le carbone, si on veut — et qui l'a fait de façon neutre sur le plan des recettes. Ce n'est plus le cas, et c'est ce qui se passe. Le gouvernement à l'époque a dit que la taxe serait neutre et qu'on réduirait l'impôt des entreprises et des particuliers. Nous l'avons fait quand nous étions en poste. Le gouvernement a changé, et peu de temps après, on a commencé à utiliser l'argent pour autre chose. On voit maintenant très bien ce qui se passe. Le NPD s'empare du butin et le dépensera comme bon lui semble.

J'y vois un grave problème quand on discute de l'actuelle taxe sur le carbone; elle ne servira pas du tout à réduire le carbone.

Quant au transfert des émissions de carbone — et vous savez très bien de quoi je parle ici —, les industries nous ont dit en Alberta qu'elles allaient déménager au sud de la frontière.

Qu'en pensez-vous? Nous vivons tous sur la même planète. Aux États-Unis, même si certains États examinent sérieusement la question, d'autres ne le font pas. Selon la Canada West Foundation, combien d'entreprises allons-nous perdre? Je pense

Western Canada in the last number of years — an estimated $80 billion in investment.

Ms. Hall Findlay: In the energy sector alone, in terms of the departure of investment and the lack of attraction of investment, there are Canadian companies — we see headlines of the big companies and what's happening with them, but there are mid-level companies, Canadians with Canadian energy assets. They're continuing those, but they are being forthright in saying that any new investment, they're going down to Mexico or elsewhere.

I can't stress enough the comment that I was making in answer to Senator Massicotte's question: The larger question is the larger competitiveness. We are losing investment, and we are not attracting investment.

If I can, in my short period of time, I will use that as my opportunity to do the jurisdictional piece.

This is not specifically the bill. We support the bill. We support that the federal government is making an effort on carbon pricing. Where we really see big challenges is this whole question of jurisdiction and the whole question of flip-flopping decisions. This is not a partisan question or a partisan comment because, unfortunately, we're seeing more and more governments of different political stripes doing the same thing. A government makes a decision; government changes; government completely changes its mind. You cannot run a business without any kind of certainty about what will happen.

We can be critical, and we are, of what's happening in British Columbia in terms of a commitment made by the British Columbia government — very clearly made on conditions we even objected to, to some extent, at the beginning. But a commitment was made on behalf of the Government of British Columbia. That government changes, and the government turns around and changes its mind 180 degrees.

That's not acceptable, frankly, but — and here's a caution to a number of politicians who are out in different parts of this country saying, on the one hand, "It is not appropriate for the Government of British Columbia to flip-flop; it is not appropriate, even in terms of constitutional jurisdiction, to hold back what is clearly a federal undertaking. Oh, but, by the way, when we come into power, we're going to actually say to the federal government, 'You don't have the right to involve yourself in carbon pricing; and if and when we get into power, we're going to flip a decision on carbon pricing.'"

que l'Ouest canadien a perdu 80 milliards de dollars au cours des dernières années — des investissements évalués à 80 milliards de dollars.

Mme Hall Findlay : Dans le secteur de l'énergie à lui seul, pour ce qui est des investissements qui ont quitté le pays et du peu d'attrait que représente le fait d'investir au Canada, il y a des entreprises canadiennes — on voit les gros titres au sujet des grandes entreprises et de ce qu'il leur arrive, mais il y a aussi des entreprises de taille moyenne, des entreprises canadiennes avec des actifs canadiens dans le secteur de l'énergie. Elles les conservent, mais elles n'hésitent pas à dire que tous leurs nouveaux investissements seront faits au Mexique ou ailleurs.

Je ne peux qu'insister encore sur mon commentaire en réponse à la question du sénateur Massicotte : la grande question est la compétitivité dans son ensemble. Nous perdons des investissements et nous n'en attirons pas de nouveau.

Si je peux me permettre, dans le peu de temps que j'ai, je vais en profiter pour parler des compétences.

Cela ne vise pas précisément le projet de loi. Nous sommes en faveur du projet de loi. Nous appuyons les efforts que fait le gouvernement fédéral pour tarifer le carbone. Les défis importants, selon nous, se trouvent du côté des compétences, et des décisions qui n'en sont pas. Il ne s'agit pas d'une question partisane ou d'un commentaire partisan, car, malheureusement, nous voyons de plus en plus de gouvernements d'allégeances différentes agir de la même façon. Un gouvernement prend une décision et quand un autre entre en poste, il prend une autre direction. On ne peut pas diriger une entreprise dans un climat d'incertitude.

On peut être critique, et nous le sommes, de ce qui se passe en Colombie-Britannique au sujet de l'engagement pris par le gouvernement de la province — très clairement pris à des conditions auxquelles nous nous opposions, dans une certaine mesure, au début. Toutefois, un engagement avait été pris au nom du gouvernement de la Colombie-Britannique. Le gouvernement a été remplacé, et le nouveau fait un virage à 180 degrés.

C'est inacceptable, honnêtement, mais — et voici une mise en garde aux politiciens dans diverses régions du pays qui disent, d'une part, qu'il n'est pas approprié pour le gouvernement de la Colombie-Britannique de changer d'idée; qu'il n'est pas approprié, même du point de vue des compétences constitutionnelles, d'empêcher ce qui est clairement un projet fédéral, mais qui disent aussi, d'autre part, oh, soit dit en passant, quand nous serons au pouvoir, nous allons dire au gouvernement fédéral qu'il n'a pas le droit de se mêler de la tarification du carbone, et si nous prenons le pouvoir, nous allons renverser la décision à ce sujet.

Whatever party you're in, whatever partisan stripe you have, it is critically important in this country, because we are flip-flopping and changing our minds, whether you agree with something or not. The key for us — and we're seeing this every day in the loss of investment and the lack of new investment coming in — is that people around the world and people in Canada are saying, "If we can't count on what's going to happen from one day to the next, then we're just going to go somewhere else."

Thank you for that opportunity.

Senator Neufeld: One more quick one. The government has given us a table on emissions by economic sector. So that is oil and gas; emissions-intensive, trade-exposed industry; electricity; transportation; buildings; agriculture. And there is talk about "Well, we just do away with the oil and gas industry." That's fine, but every one of those other industries or divisions or sections — except electricity, because we're 85 per cent clean — depends on the product that comes from oil and gas for it to be a business.

I've gone across the country and I went to four significant universities. No university is looking at what we use to replace oil and gas. It's fine to say, "Get rid of it." So what do you replace it with? It's not just plain electricity. That's folly; that's just dreaming. Electricity will play a role but not the whole role. I don't know what you replace plastics with, or asphalt. Simple things come to mind: heating homes. Fifty per cent of the homes in Canada are heated with natural gas.

How do you deal with that? How do you get industry or the universities to start thinking about that?

Ms. Hall Findlay: One of the problems that we see in the conversation right now is that there are two parts to it, and we keep lumping them into one. Canadians use energy, but we're actually very concerned about using less and less — using less energy, yes, in terms of conservation, but we're also concerned about our personal GHG emissions footprint.

We're doing great things, making great strides in more and more renewables for our own consumption in Canada. That's fantastic. We have lots of opportunities to do that. We're an affluent society, so we are capable of doing that. However, we also have an industry that sells to the rest of the world, and that will continue for a significant time to come.

Quel que soit votre parti politique, quelle que soit votre allégeance, il est crucial au pays, car nous changeons d'idée et faisons volte-face, que vous soyez d'accord avec une chose ou non, de savoir — et les pertes d'investissements et l'absence de nouveaux investissements en témoignent tous les jours —, que les gens dans le monde et les gens au Canada se disent : « Si nous ne savons pas ce qui va arriver d'un jour à l'autre, il vaut mieux aller ailleurs. »

Merci de m'avoir donné l'occasion d'exprimer cela.

Le sénateur Neufeld : Une autre petite question. Le gouvernement nous a remis un tableau des émissions par secteur économique. Il y a le pétrole et le gaz; les industries à fortes émissions et tributaires du commerce; l'électricité; le transport; les bâtiments; l'agriculture. Et on entend des gens dire qu'il faut simplement se débarrasser de l'industrie pétrolière et gazière. D'accord, mais toutes les autres industries ou divisions ou sections — sauf pour ce qui est de l'électricité, car elle est propre à 85 p. 100 — dépendent des produits dérivés du pétrole et du gaz pour être dans les affaires.

J'ai parcouru le pays et j'ai visité quatre grandes universités. Aucune université ne se penche sur ce que nous utiliserons pour substituer le pétrole et le gaz. Il est bon de dire qu'il faut s'en débarrasser. Dans ce cas, par quoi remplacerez-vous ces produits? Ce n'est pas seulement par l'électricité. C'est de la folie, des illusions. L'électricité jouera un rôle, mais ne fera pas tout. Je ne sais pas pour quoi vous changerez les plastiques ou l'asphalte. Des choses simples me viennent à l'esprit, comme le chauffage des maisons. Quelque 50 p. 100 des foyers canadiens sont chauffés au gaz naturel.

Comment composez-vous avec cette situation? Comment convaincre l'industrie ou les universités de commencer à y réfléchir?

Mme Hall Findlay : Un des problèmes que nous constatons actuellement dans cette discussion est que l'enjeu comporte deux volets, mais que nous les regroupons constamment. Les Canadiens consomment de l'énergie, mais nous nous soucions beaucoup d'en utiliser de moins en moins — nous voulons en effet consommer moins d'énergie, sur le plan de la conservation, mais nous sommes également préoccupés par notre propre empreinte carbone et nos propres émissions de gaz à effet de serre, ou GES.

Nous réalisons de grandes choses et accomplissons de grands progrès en ayant de plus en plus de sources d'énergie renouvelable pour notre consommation au pays. C'est fantastique. Nous avons beaucoup d'occasions à ce chapitre. Nous sommes en mesure de le faire étant donné que nous sommes une société prospère. Cependant, nous avons aussi une industrie qui vend au reste du monde, ce qui continuera longtemps.

When so much of the world is in dire energy poverty, it's a little rich for us to say, "Well, we're going to cut off oil supplies because the rest of the world shouldn't be using oil." The rest of the world is going to continue to use fossil fuels for a significant time to come. We may not like that, and we may prefer that there were an alternative, but in terms of cost and availability, the issue here is demand and consumption — ultimately, demand.

Canada and Canadians can do a lot in terms of our own footprint. Even with regard to production in the oil sands, the GHG emissions — in terms of intensity, in terms of a barrel of oil — are now less, thanks to significant innovations, than some of the competitors: two of the Venezuelans, and even California heavy.

Even when people say, "Canadian oil is worse than others," it's not so much anymore. If the world still needs oil and gas, and Canada has it and we can produce it at least as cleanly as some of the alternatives, why would we not do that? Why would we focus on that this is bad? When transportation makes up 25 per cent of Canada's greenhouse gas emissions, why aren't we protesting General Motors and Ford? We're not because that wouldn't make any sense.

Senator Neufeld: It would affect Ontario.

Senator Patterson: Thank you for the presentation. I come from Nunavut. Air travel is really important, because we have no roads in 20 per cent of Canada, but it's important to Canadians too.

You said this legislation reduces the cost burden on emissions-intensive, trade-exposed industries. I want to challenge you on the airline industry.

We heard from the National Airlines Council the other day. They are highly technologically efficient. They're eking out, on average, 1.8 per cent reductions. They are doing everything they can to reduce emissions. They got together internationally in 2016 to form the international Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation, CORSIA.

By the way, we're competing with the U.S. That's our trade. People are flooding across the border to fly cheaper U.S. airlines. The Americans signed on to CORSIA. The National Airlines Council said to us the other day that we should get credit for being involved with CORSIA, and we should be treated as an emissions-intensive, trade-exposed industry, so we should have

Quand une si grande partie du monde vit dans une pauvreté énergétique extrême, nous pouvons difficilement dire : « Eh bien, nous allons couper l'approvisionnement en pétrole parce que le reste de la planète ne devrait pas en utiliser. » Le reste du monde continuera longtemps à utiliser des combustibles fossiles. Cela ne nous plaît peut-être pas, et nous préférerions peut-être qu'il y ait une solution de rechange, mais, sur les plans du coût et de la disponibilité, l'enjeu ici est la demande et la consommation — en fin de compte, tout dépend de la demande.

Le Canada et les Canadiens peuvent faire beaucoup pour réduire leur propre empreinte. Grâce à des innovations considérables, même les émissions de GES attribuables à la production dans les sables bitumineux sont maintenant inférieures — sur les plans de l'intensité et du baril de pétrole — à celles de certains concurrents : deux des Vénézuéliens, et même la California heavy.

Lorsque les gens disent que le pétrole canadien est pire que tout autre, ce n'est plus vraiment le cas. Si le monde a encore besoin de pétrole et de gaz, que le Canada en possède, et que nous pouvons le produire au moins aussi proprement que certaines des autres options, pourquoi ne le ferions-nous pas? Pourquoi devrions-nous mettre l'accent sur le fait que cette production est néfaste? Étant donné que le transport représente 25 p. 100 des émissions de GES du Canada, pourquoi ne pas s'élever contre General Motors et Ford? Nous ne le faisons pas parce que cela n'aurait aucun sens.

Le sénateur Neufeld : Cela aurait une incidence sur l'Ontario.

Le sénateur Patterson : Je vous remercie de votre exposé. Je viens du Nunavut. Le transport aérien est vraiment important puisque 20 p. 100 du Canada n'a pas de réseau routier, mais c'est important aussi pour les Canadiens.

Vous avez dit que cette mesure législative réduisait le fardeau financier des industries à forte intensité d'émissions et tributaires du commerce. Je veux vous interroger au sujet du transport aérien.

L'autre jour, nous avons entendu le témoignage des représentants du Conseil national des lignes aériennes du Canada. Le milieu est hautement efficace sur le plan technologique. Les transporteurs obtiennent en moyenne des réductions de 1,8 p. 100. Ils font tout ce qu'ils peuvent pour réduire leurs émissions. En 2016, ils se sont réunis à l'échelle internationale pour former le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale, ou CORSIA.

En passant, nous sommes en concurrence avec les États-Unis. C'est ainsi. Les gens se précipitent pour traverser la frontière et profiter des lignes aériennes américaines moins chères. Les Américains ont signé le CORSIA. Le Conseil national des lignes aériennes nous a dit l'autre jour que nous méritions des éloges pour notre participation au CORSIA, et que nous devrions être

the output-based system in determining and calculating our emissions, which is basically what CORSIA does.

But, no, there is a flat carbon price in this legislation. There is no output-based system for the Canadian aviation industry. CORSIA is not recognized or given credit by this legislation. It is going to raise the cost of travel exponentially in the Arctic, and also in Canada, and make us less competitive.

Why would you say this legislation effectively protects emissions-intensive, trade-exposed industry? The airlines industry says that's not the case.

Ms. Hall Findlay: To be clear, there is an attempt in the legislation to do that, but it's by no means perfect. That's the purpose of having a bill and then having discussions and committee.

Senator Patterson: Okay. Let me ask you another quick question. You're a legislator. You were a legislator. We're being told — and it's hundreds of pages — that basically this greenhouse gas emissions act, which you support, is enabling for a huge amount of regulation to take place to actually operationalize the act.

What do we do, as legislators, to find out whether they did anything to fix the exposure of the airline industry? We won't know about that until we see the regulations and details of the so-called OBS system. What do we do as legislators? Do we pass the enabling legislation and trust the government to get things right, like airline policy on the aviation industry, which I would say is not unimportant to Canadians? What do we do when the details are in the regulations? As legislators, what do we do?

Ms. Hall Findlay: As a legislator, first, I would have been concerned that this very important piece of legislation was included in a much larger budget bill. Frankly, as legislators, I think we could —

Senator Patterson: That wasn't my question.

Ms. Hall Findlay: I know, but I'm going to say it anyway.

Senator Patterson: We were promised no omnibus bills.

Ms. Hall Findlay: Again, it's not a partisan comment. I think something as important as this — and, to your point, so detailed, and with such detailed potential consequences — needs to have a thorough examination and a thorough involvement of the people involved, outside of all the other things that this one bill is trying to accomplish. That's an important aspect.

considérés comme une industrie à forte intensité d'émissions et tributaire du commerce. Nous devrions donc avoir un système fondé sur les extrants pour déterminer et calculer nos émissions, ce que fait essentiellement le CORSIA.

Mais il y a plutôt un prix du carbone fixe dans le projet de loi. Aucun système fondé sur les extrants n'est prévu pour l'industrie aéronautique canadienne. Le CORSIA n'est ni reconnu ni félicité par cette législation. Voilà qui fera flamber à un rythme exponentiel le coût des déplacements dans l'Arctique et au Canada, et qui minera notre compétitivité.

Pourquoi diriez-vous que cette loi protège efficacement les industries à forte intensité d'émissions et tributaires du commerce? L'industrie du transport aérien n'est pas de cet avis.

Mme Hall Findlay : Soyons clairs. Le projet de loi tente de le faire, mais ce n'est vraiment pas parfait. C'est pour cette raison qu'un projet de loi est déposé, puis fait l'objet de discussions au sein d'un comité.

Le sénateur Patterson : D'accord. Permettez-moi de vous poser une autre question rapide. Vous êtes une législatrice. Vous en étiez une. On nous dit — il y a des centaines de pages — que cette disposition législative sur les émissions de gaz à effet de serre, que vous appuyez, permet en fait d'adopter une tonne de règlements pour opérationnaliser la loi.

En tant que législateurs, que pouvons-nous faire pour savoir si quelque chose a été fait pour corriger l'exposition de l'industrie du transport aérien? Nous ne le saurons pas tant que nous n'aurons pas vu les règlements et les particularités du système fondé sur les extrants. Que faisons-nous en tant que législateurs? Adoptons-nous la loi habilitante en ayant confiance que le gouvernement fera les choses correctement, comme la politique sur l'industrie du transport aérien qui, selon moi, n'est pas sans importance aux yeux des Canadiens? Que devons-nous faire lorsque les modalités se trouvent dans les règlements? Que faire, en tant que législateurs?

Mme Hall Findlay : À titre de législatrice, j'aurais d'abord été préoccupée que ce projet de loi fort important soit inclus dans un projet de loi d'exécution du budget beaucoup plus vaste. Bien franchement, je pense que les législateurs pourraient...

Le sénateur Patterson : Ce n'était pas ma question.

Mme Hall Findlay : Je sais, mais je vais le dire quand même.

Le sénateur Patterson : On nous avait promis qu'il n'y aurait pas de projet de loi omnibus.

Mme Hall Findlay : Encore une fois, ce n'est pas une remarque partisane. Je pense qu'un enjeu aussi important que celui-ci — pour répondre à votre question, qui est aussi détaillé, et dont les conséquences peuvent être aussi poussées — doit faire l'objet d'un examen minutieux et obtenir l'engagement total des personnes touchées, sans compter toutes les autres

However, it's not just that one industry. There are lots of other industries that feel as though this was brought down without a significant amount of — mining, agriculture — all sorts of industries that are, just like the aviation industry, trying to figure out how this is going to affect them. Of course, they're also trying to figure out how NAFTA is going to affect them.

This was my point earlier about you have to look at this in the larger context. There are a whole lot of things happening that are going to affect a lot of industries.

This needs more work; there is no question. That's why this esteemed group is doing the work they're doing. It's going to be tough to get all of that input done. I totally agree; as a legislator, I think it's a really big challenge.

Senator Patterson: Scrutiny of regulations, that's what we need.

Senator Richards: Thank you very much for coming. Senator Neufeld commented on what I was going to comment on. We're all wearing petroleum right now. We drive in cars; we fly in planes. Fifteen billion dollars comes into Port Saint John from Venezuela and Saudi Arabia, yet we can't get a pipeline built. We all talk about how great it's going to be when we have the new tech, but we don't have the new tech. To me, that's the real problem. We're coming at this from an idea that this is going to be easy to accomplish.

New Brunswick is a shining example of what happens when the industry dries up, when the pipeline isn't built, when the mills and everything are shut down. If you want that in greater Canada, then continue protesting oil and gas and everything, and you'll get it; you will get exactly what is happening in Miramichi with about 40 per cent unemployment.

The people I have listened to, who have come here with all the best intentions in the world, really have not addressed the issue of what's happening — not only in Eastern Canada but in all parts of Canada.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Thank you, Ms. Hall Findlay. You said competitiveness has to be viewed in a much broader perspective than the one in this law. Did your foundation examine the issue from the point of view of the citizens who finance the subsidies to enterprises, be they oil companies or other ones?

choses que le projet de loi essaie d'accomplir. C'est un volet important.

Cependant, le problème ne se limite pas à cette industrie. Il y en a beaucoup d'autres qui ont l'impression de s'être fait imposer des dispositions sans beaucoup de… Je parle notamment des secteurs minier et agricole. Il y a toutes sortes d'industries qui, à l'instar de l'industrie aérienne, essaient de comprendre comment les dispositions vont les toucher. Bien sûr, ces industries essaient aussi de comprendre quelle sera l'incidence de l'ALENA sur leurs activités.

C'est ce que je disais plus tôt en parlant de la nécessité d'examiner la question dans un contexte plus large. Il se passe beaucoup de choses qui auront une incidence sur de nombreuses industries.

Il faut plus de travail; cela ne fait aucun doute. C'est pourquoi votre groupe vénérable accomplit ce travail. Il va être difficile d'obtenir tous ces points de vue. Je suis entièrement d'accord pour dire que c'est un défi de taille pour les législateurs.

Le sénateur Patterson : L'examen de la réglementation : c'est ce dont nous avons besoin.

Le sénateur Richards : Merci beaucoup d'être venue. Le sénateur Neufeld a parlé de ce que j'allais aborder. Nous portons tous du pétrole en ce moment. Nous conduisons des voitures; nous prenons l'avion. Quinze milliards de dollars arrivent au port de Saint John en provenance du Venezuela et de l'Arabie saoudite, mais nous n'arrivons même pas à construire un pipeline. Nous disons tous que ce sera génial quand nous aurons la nouvelle technologie, mais nous ne l'avons pas encore. Pour moi, c'est le véritable problème. Nous abordons la question comme si ce sera facile à réaliser.

Le Nouveau-Brunswick est un exemple éloquent de ce qui se produit lorsqu'une industrie s'épuise, qu'un pipeline n'est pas construit, puis que les usines et le reste ferment leurs portes. Si vous voulez que le Canada connaisse le même sort, continuez à vous opposer au pétrole, au gaz et à tout, et c'est bien ce que vous obtiendrez. C'est exactement ce qui se passe à Miramichi, où le taux de chômage avoisine les 40 p. 100.

Les personnes que j'ai écoutées, qui sont venues nous parler avec les meilleures intentions du monde, ne sont vraiment pas entrées dans le cœur du sujet — non seulement dans l'Est du Canada, mais aussi dans toutes les régions du pays.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Merci, madame Hall Findlay. Vous avez parlé de tenir compte de la question de l'analyse de la compétitivité dans une perspective beaucoup plus large que celle qui est envisagée par cette loi. Est-ce que votre fondation a examiné la question du point de vue des citoyens qui financent

As for Canada's fiduciary obligation to indigenous peoples, we created constitutional rights and recognized them in a particular way. Does your foundation look at the costs as compared to the operations? The country tells the industries that they are to conclude so-called "impact and benefit agreements" for each of the projects they want to conduct. So we seem to be subcontracting, and thinking that in this way we have discharged our fiduciary obligation. The courts have stated that the country has the fiduciary obligation to consult indigenous peoples, to obtain their agreement to some degree, and that in certain cases, indigenous peoples have a right of veto. This represents costs that have to be included somewhere in the system. One gets the impression that at this time the country has completely subcontracted this to the industry. However, we see that when the time comes to carry out the projects, the issues have not been solved. Did your organization examine the matter of the costs this means for the industry?

Ms. Hall Findlay: Yes, but I think it's important to understand that it's a little early yet. I know that is hard to hear, but the federal government, all partisan considerations set aside, did very little for decades. The industry was in charge of consultations and discussions and of determining whether a project would, among other things, help a given community.

During the Northern Gateway discussions and analyses, the National Energy Board, the NEB, — it was a joint review panel — was the only forum where environmentalists and indigenous peoples could get together to discuss their rights and opportunities. It was not up to the National Energy Board to play that role. There were a lot of problems. Far too many people wanted to speak, and it was impossible. Now the federal government has developed or at least announced a framework plan for relations with indigenous people, and we hope that problems will get solved which, until now, were handed over to the responsibility of the industry, by default. It was a difficult situation and there really was no forum for debate.

That is why I am saying that it is early days yet. This was poorly managed. Perhaps now the government, the businesses and the indigenous communities will be able to meet in a much more respectful environment, one that will be more conducive to finding satisfactory solutions for everyone.

The Chair: Thank you.

[*English*]

Senator Mitchell: Nice to see you. I'm not convinced that we haven't had time to think about this kind of policy. We've had carbon tax in Alberta for 10 years. Eighty per cent of the

les subventions aux entreprises, que ce soient celles des sociétés productrices de pétrole ou autres?

Par rapport à l'obligation fiduciaire de l'État canadien vis-à-vis des peuples autochtones, on a créé des droits constitutionnels et on les a reconnus de façon particulière. Votre fondation s'est-elle intéressée aux coûts par rapport aux opérations qui se font? L'État dit aux industries qu'elles concluront des ententes dites de « bénéfices économiques » pour chacun des projets que les entreprises veulent mettre en œuvre. Donc, on semble sous-traiter en pensant qu'on règle la question de l'obligation fiduciaire. Les tribunaux ont affirmé que l'État avait une obligation fiduciaire de consulter les Autochtones, d'obtenir leur accord jusqu'à un certain point et, dans certains cas, les peuples autochtones ont un droit de veto. Cela représente des coûts qui doivent être inscrits quelque part dans le système. On a l'impression que l'État, à l'heure actuelle, l'a complètement sous-traité aux industries. Toutefois, on s'aperçoit que lorsque vient le temps de réaliser les projets, cela ne règle pas la question. Votre organisation s'est-elle penchée sur la question des coûts que cela représente pour l'industrie?

Mme Hall Findlay : Oui, mais je crois qu'il est important de comprendre que c'est un peu tôt pour l'instant. Je sais qu'il est difficile de l'entendre, mais le gouvernement fédéral, indépendamment de tout aspect partisan, n'a pas fait grand-chose pendant des décennies. C'est l'industrie qui était chargée des consultations et des discussions, et de déterminer si un projet allait, entre autres, aider une communauté.

Pendant les discussions et l'analyse concernant Northern Gateway, l'Office national de l'énergie (ONE) — il s'agissait d'une commission d'examen conjointe — était le seul lieu où les environnementalistes et les Autochtones pouvaient se réunir pour parler de leurs droits et de leurs possibilités. Ce n'était pas l'ONE qui devait jouer ce rôle. Il y a eu beaucoup de problèmes. Beaucoup trop de gens voulaient parler, mais ce n'était pas possible. Maintenant que le gouvernement fédéral a établi, ou du moins annoncé, le plan cadre pour les relations avec les Autochtones, on espère qu'on aura la chance de régler des problèmes qui, jusqu'à maintenant, relevaient, par défaut, de la responsabilité des entreprises. C'était une situation difficile et il n'y avait vraiment pas de forum à ce chapitre.

C'est pour cette raison que je dis qu'il est encore un peu tôt. On a mal géré cela. Peut-être que, à présent, le gouvernement, les entreprises et les communautés autochtones pourront se rencontrer dans un environnement beaucoup plus respectueux et propice à la recherche de solutions satisfaisantes pour tous.

La présidente : Merci.

[*Traduction*]

Le sénateur Mitchell : C'est un plaisir de vous voir. Je ne suis pas convaincu que nous n'avons pas eu le temps de réfléchir à une telle politique. Nous avons une taxe sur le carbone depuis

population now is under some kind of rigorous, serious carbon pricing. We have been talking about carbon taxes and dealing with climate change since at least the 1990s, probably the 1980s.

What I hear in this kind of discussion is all of the costs and all of the problems and all the impediments, which are important. We have to talk about that. But there are two very powerful messages of urgency. First, climate change is an infinite risk. If we want to hurt the economy, we should just keep doing what we were doing before we got serious about doing something about climate change.

The other one is changing market forces. I was struck, last September, when I saw an announcement by GM that they're going to go to 100 per cent electric cars. Volvo is 100 per cent electric cars. Volkswagen — $52 billion dollars to get into electric cars. The Norway sovereign wealth fun has reached $1 trillion, $700 billion in stocks, zero oil and gas stocks. What is the impact of that risk, that suddenly the market changes, more and more suddenly? We're left with products that we can't sell, and we haven't made the transition to a different kind of economy.

Ms. Hall Findlay: As I said earlier, if we were able, as a country, as a globe, to be at 100 per cent renewables by tomorrow, that would be fantastic. This is by no means to say support the oil industry for the sake of doing that. It's just that the evidence is showing that, for the next number of decades, there is still going to be considerable demand for oil and gas. Whether we like it or not, that's what's going to happen.

So, as a Canadian, I think it's really important that we do not give up the opportunity to continue to supply what the world needs. I think that has to be a big part of the message. It's not anti-environment. It's not anti-renewable at all. Quite the opposite. It is how do we make the most of what the evidence is telling us is going to be global demand, global consumption, of different types of energy? I don't drive an electric car in Alberta because, if I were driving an electric car, it would be dirtier than the hybrid that I have because our source of electricity comes from pretty bad emissions sources.

Senator Mitchell: Not if you charge it overnight, when it's getting wasted.

Ms. Hall Findlay: No one disagrees with that, senator. The challenge that we have is that the conversation just goes to either-or, and it's not either-or.

Senator Mitchell: Exactly.

10 ans en Alberta. Quelque 80 p. 100 de la population est désormais assujettie à une tarification rigoureuse et importante du carbone. Nous parlons de taxes sur le carbone et de lutte contre les changements climatiques depuis les années 1990, au moins, et probablement même les années 1980.

Dans ce genre de discussion, on parle de tous les coûts, problèmes et obstacles, des éléments qui sont importants. Nous devons en discuter. Mais il y a deux messages d'urgence très puissants. D'une part, les changements climatiques constituent un risque incalculable. Si nous voulons nuire à l'économie, nous devrions continuer à faire ce que nous faisions avant de sérieusement vouloir agir sur ce dossier.

D'autre part, les forces du marché évoluent. En septembre dernier, j'ai été étonné lorsque GM a annoncé qu'elle allait fabriquer des voitures entièrement électriques. Volvo a aussi des voitures totalement électriques. Chez Volkswagen, 52 milliards de dollars sont investis pour le passage aux voitures électriques. Le fonds souverain de la Norvège a atteint 1 billion de dollars et 700 milliards de dollars d'actions, dont aucune n'est pétrolière et gazière. Quelle est l'incidence du risque que le marché change de plus en plus soudainement? Nous nous retrouvons alors avec des produits que nous ne pouvons pas vendre, mais nous n'avons pas fait la transition vers une économie différente.

Mme Hall Findlay : Comme je l'ai dit plus tôt, si le pays et la planète pouvaient se convertir entièrement demain matin à des sources d'énergie renouvelable, ce serait fantastique. Je ne dis absolument pas qu'il faut soutenir l'industrie pétrolière pour le plaisir. Or, nous avons la preuve que la demande de pétrole et de gaz demeurera considérable pour les prochaines décennies. Que cela nous plaise ou non, c'est ce qui va arriver.

En tant que Canadienne, je trouve donc vraiment important de ne pas rater la chance de fournir encore ce dont le monde a besoin. Je pense que cela doit être une grande partie du message. Ce n'est contre ni l'environnement ni les énergies renouvelables. Bien au contraire. Comment pouvons-nous tirer le maximum de ce qui, d'après les preuves, sera la demande et la consommation mondiale de différents types d'énergie? Je ne conduis pas de voiture électrique en Alberta étant donné que notre source d'électricité crée des émissions plutôt nocives, de sorte que ce serait un choix moins écologique que ma voiture hybride.

Le sénateur Mitchell : Pas si vous rechargez la voiture pendant la nuit, lorsque l'énergie est gaspillée.

Mme Hall Findlay : Personne n'est en désaccord avec cela, sénateur. Le problème, c'est que la conversation se limite à une dichotomie, alors que ce n'en est pas une.

Le sénateur Mitchell : Exactement.

Ms. Hall Findlay: Absolutely, I love the fact that we can say Alberta has already done this. British Columbia has already done this. We've figured out a lot of the ways to address different industrial challenges. But whatever we've done as a country and as a government — again it's not a partisan thing — we're now facing the problem that three provinces may actually go completely 180 degrees differently, including Alberta. That worries me because if we have not addressed the details about the aviation industry sufficiently, if we have not addressed some of the agricultural concerns sufficiently — listen, you know green shift, 10 years ago, lots of scars from having pursued exactly this, and we watched it go down the drain to the detriment of so much, not just climate but also Canada's reputation, our ability to get things done in this country.

So I agree, but we have to do better at figuring out how to get everybody to the table. That's why, if I can just go back, kudos to Manitoba for saying, "We don't agree with it, but let's figure out how." And I really hope that the federal government responds in kind. Frankly, we're not seeing enough of that. It just feels as though this was put in. "We need to impose a carbon price. Let's do it quickly. Let's put it in an omnibus bill where we can't actually have a full enough discussion about it as legislators."

My worry is that the end result is that we're going to lose it. Been there, seen the movie. And it doesn't bode well for the country as a whole.

The Chair: Thank you very much. One last question because we are already past our time.

Senator Seidman: Welcome back, and thank you very much for your perspective.

I'm going to cut to the chase because I don't have a lot of time. You empathize and understand and have made the point that we are stuck with a very important piece of legislation in an omnibus bill. I'm going to ask you: If you were in our shoes, as a committee that now has oversight of this, if you could make two recommendations to us about changes we might make to this legislation, what would they be? I know I'm putting you on the spot, but I'm going to try.

Ms. Hall Findlay: You are putting me on the spot, but I think that's your job. One can go down into the weeds of what needs to be changed in the legislation. I don't think, frankly, I'm prepared enough to do that. You are the ones who are hearing all of the witnesses. The house committee is hearing, obviously, a lot of witnesses.

Mme Hall Findlay : Je suis tout à fait ravie qu'on puisse dire que l'Alberta le fait déjà, tout comme la Colombie-Britannique. Nous avons trouvé de nombreuses façons de relever différents défis industriels. Mais quoi que nous fassions en tant que pays et gouvernement — encore une fois, cela n'a rien de partisan —, nous sommes maintenant confrontés au fait que trois provinces pourraient vraiment opérer un virage à 180 degrés, y compris l'Alberta. Cela m'inquiète, parce que si nous n'avons pas suffisamment parlé des détails concernant l'industrie aérienne, et si nous n'avons pas suffisamment répondu à certaines préoccupations du milieu agricole… Écoutez, vous vous souvenez du Tournant vert il y a 10 ans, qui a laissé plusieurs cicatrices pour exactement les mêmes raisons. Nous l'avons regardé s'écrouler au détriment de tant de choses, pas seulement du climat, mais aussi de la réputation du Canada, et de notre capacité à faire avancer les choses au pays.

Je suis donc d'accord, mais nous devons mieux trouver comment réunir tous les intervenants à la table. Si je peux revenir en arrière, c'est pour cette raison que je félicite le Manitoba d'avoir dit : « Nous ne sommes pas d'accord, mais voyons comment nous pourrions nous y prendre. » J'espère vraiment que le gouvernement fédéral répondra la même chose. Bien franchement, nous ne voyons pas assez de situations semblables. C'est comme si cela avait été prévu. « Nous devons imposer une tarification du carbone. Faisons-le rapidement. Plaçons la mesure dans un projet de loi omnibus, de sorte que les législateurs ne pourront pas en discuter suffisamment. »

Mon inquiétude est que nous finissions par perdre la bataille. C'est du déjà vu. Et cela ne présage rien de bon pour le pays dans son ensemble.

La présidente : Merci beaucoup. Je permets une dernière question étant donné que le temps est déjà écoulé.

La sénatrice Seidman : Bon retour, et merci infiniment de votre point de vue.

Je vais m'en tenir à l'essentiel puisque je n'ai pas beaucoup de temps. Vous avez souligné et fait valoir que nous sommes aux prises avec un texte législatif très important au sein d'un projet de loi omnibus. Je vais vous poser une question : si vous étiez à notre place au sein d'un comité chargé de surveiller ce dossier, et que vous pouviez nous formuler deux recommandations de changements que nous pourrions apporter à ces dispositions législatives, quelles seraient-elles? Je sais que je vous mets sur la sellette, mais je veux essayer.

Mme Hall Findlay : Vous me placez effectivement sur la sellette, mais je pense que c'est votre travail. Quelqu'un pourrait décortiquer ce qui doit être changé dans la loi. En toute honnêteté, je ne suis pas suffisamment préparée pour le faire. Vous êtes ceux qui entendent tous les témoins. Le comité de la Chambre en écoute évidemment beaucoup.

I support the concept. So how you actually deal with the weeds, I actually don't think that's where I can add more value. What I can do is stress what I just said in my answer to Senator Mitchell. We have to handle this bill and what that means in terms of working with the different provinces and the different industries because provincial governments and politicians respond to industries. So it has to be everybody. But, if we don't do this right and we ram this through, we could lose it altogether.

We lost it 10 years ago. We lost a brave effort to impose a price on carbon, and it actually put us further back. My worry is that we're about to do the same thing.

I wish I had the answer to it, but I feel it is so important to stress that if we allow ourselves to get into the weeds and have everybody just say yes or no, then we will lose this opportunity again.

The Chair: Thank you very much. I will use my prerogative just to ask one very little question. Eighty per cent of the population of Canada is already under a certain regime of carbon pricing. So you said we lost time, but, given the fact that we already have 80 per cent of the population under a sort of carbon-pricing regime, are we really impacted more? What will be the difference between what we've been doing and this new legislation?

Ms. Hall Findlay: My point is that a significant portion of that 80 per cent may find themselves not in a carbon-pricing regime because of the worry about political flip-flopping. That is my concern. I think the fact that so many people are living within a carbon-pricing regime — and at this point we're not talking huge numbers in terms of dollars per tonne in any of these regimes — actually shows that this can be done. I can't stress enough: We support the idea of carbon pricing because it's way more cost-effective than regulation.

In terms of partisan stuff, to advocate regulation because you're concerned about putting a cost on people is ludicrous, because you'll end up putting a bigger cost on everybody, as taxpayers, than a price on carbon. It's disingenuous to say that somehow a price on carbon is going to cost people more. There's no question that regulation will cost more than a straight market price.

We've learned lessons from those jurisdictions on how to do it well. Fantastic. We should be able to learn from those. My concern is that a large number of those people will find themselves in jurisdictions where it gets taken away.

The Chair: Thank you very much, Ms. Hall Findlay.

J'appuie l'idée. Pour ce qui est de la façon de gérer les détails, je ne pense pas pouvoir vous apporter grand-chose. Ce que je peux faire, c'est souligner ce que je viens de dire dans ma réponse au sénateur Mitchell. Nous devons nous occuper de ce projet de loi, et de ce que cela signifie sur le plan du travail avec les différentes provinces et industries, étant donné que les gouvernements et les politiciens provinciaux rendent des comptes aux industries. Par conséquent, tout le monde doit y participer. Mais si nous ne faisons pas les choses correctement et que nous précipitons son adoption, nous pourrions tout perdre.

C'est ce qui est arrivé il y a 10 ans. Nous avons perdu une brave tentative d'imposer un prix sur le carbone, ce qui nous a fait reculer davantage. Ce qui m'inquiète, c'est que nous sommes sur le point de faire la même chose.

J'aurais aimé avoir la réponse, mais je crois qu'il est vraiment important de souligner que si nous nous permettons d'entrer dans les détails, puis que nous demandons à tout le monde de se prononcer par oui ou non, nous perdrons à nouveau cette occasion.

La présidente : Merci beaucoup. Je vais utiliser ma prérogative pour poser une toute petite question. Il y a 80 p. 100 de la population du Canada qui est déjà assujettie à un certain régime de tarification du carbone. Vous dites que nous avons perdu du temps, mais, étant donné que 80 p. 100 des Canadiens y sont déjà assujettis d'une manière ou d'une autre, serons-nous vraiment plus touchés? Quelle sera la différence entre ce que nous faisions et la nouvelle loi?

Mme Hall Findlay : Ce que je veux dire, c'est qu'une grande partie de ces 80 p. 100 ne se trouvent peut-être pas dans un régime de tarification du carbone en raison de l'inquiétude suscitée par le revirement politique. C'est ma préoccupation. Je pense que le fait qu'il y ait autant de personnes qui vivent dans un régime de tarification du carbone démontre que c'est possible — et les dollars par tonne de ces régimes ne sont pas énormes, à ce stade-ci. J'insiste encore sur le fait que nous appuyons le concept de tarification du carbone parce que c'est beaucoup plus rentable que la réglementation.

Pour ce qui est des questions partisanes, prôner l'adoption d'une réglementation sous prétexte que vous voulez éviter des coûts aux gens est ridicule, car en fin de compte, vous imposerez à tous les contribuables des coûts plus élevés qu'avec la tarification du carbone. Il est trompeur de dire que les gens auront des coûts supplémentaires en raison de la tarification du carbone. Il ne fait aucun doute que la réglementation sera plus coûteuse que le simple cours du marché.

Ces administrations nous ont renseignées sur la bonne marche à suivre. C'est formidable; tirons-en parti. Ce qui me préoccupe, c'est qu'un fort pourcentage de gens se retrouvera dans des endroits où l'on n'aura plus cette possibilité.

La présidente : Merci beaucoup, madame Hall Findlay.

We now welcome, from Canada's Ecofiscal Commission, Dale Beugin, Executive Director.

Thank you very much for joining us. I invite you to proceed with your statement, after which we will have one or two rounds of questions.

Dale Beugin, Executive Director, Canada's Ecofiscal Commission: Thank you so much for the opportunity to speak to you today. I represent Canada's Ecofiscal Commission, a panel of senior economists from across the country supported by a cross-partisan advisory board with representatives from industry, civil society, and political perspectives across the spectrum. Our mandate is to explore policies that make sense for both the environment and the economy. That means identifying policies that can achieve environmental objectives at the lowest possible cost. Our research and analysis over the last three or four years clearly indicates that carbon pricing is such a policy.

In my opening statement, I want to unpack three aspects of that performance of carbon pricing, according to our analysis and according to the economic evidence that's available.

First, carbon pricing is effective in reducing GHG emissions. It creates incentives for businesses and households to choose lower-carbon activities and technologies. It creates demand for low-carbon technologies. And it drives low-carbon innovation.

We know that prices affect choices all through the economy, but there is also ample evidence that carbon pricing, in particular, affects behaviour.

In B.C., according to the best available academic research, GHG emissions would be 5 to 15 per cent higher in B.C. if B.C. had not implemented its carbon tax in 2008. That means that vehicles would be 4 per cent less efficient and gasoline demand would be 7 to 17 per cent higher. That's from statistical analyses using the evidence in B.C. and Canada.

Ecofiscal's own modelling analysis from 2016 found that a carbon price rising to $50 per tonne in 2021 and $100 per tonne by 2027 could reduce emissions by about 170 megatonnes in 2030 and 80 megatonnes in 2022. Carbon pricing works.

Economists agreed very clearly that carbon pricing is the lowest-cost approach to reducing GHG emissions.

Nous accueillons maintenant le directeur général de la Commission de l'écofiscalité du Canada, M. Dale Beugin.

Merci beaucoup de vous joindre à nous. Je vous invite à présenter votre exposé. Nous aurons ensuite une ou deux séries de questions.

Dale Beugin, directeur général, Commission de l'écofiscalité du Canada : Merci beaucoup de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui. Je représente la Commission de l'écofiscalité du Canada, un groupe d'économistes d'expérience de partout au pays, appuyé par un conseil consultatif multipartite composé de représentants de l'industrie, de la société civile et de tous les horizons politiques. Le mandat de la commission est de définir et de soutenir des politiques qui sont rationnelles tant pour l'environnement que pour l'économie. Autrement dit, il s'agit de déterminer les politiques qui permettent d'atteindre les objectifs environnementaux à moindre coût économique. Les recherches et les analyses que nous avons menées ces trois ou quatre dernières années indiquent clairement que la tarification du carbone est une politique de cette nature.

Durant mon exposé, j'examinerai trois aspects liés au rendement de la tarification du carbone, selon nos analyses et les données économiques disponibles.

Premièrement, la tarification du carbone est un moyen efficace pour réduire les émissions de GES. Elle incite les entreprises et les ménages à opter pour des activités et des technologies à faible émission de carbone, crée une demande pour les technologies à faible émission de carbone et favorise l'innovation à faible émission de carbone.

Nous savons que les prix ont une incidence sur les choix dans toutes les sphères d'activité économique, mais il y a aussi de nombreuses preuves que la tarification du carbone, en particulier, influence les comportements.

En Colombie-Britannique, selon les meilleures recherches universitaires disponibles, les émissions de GES seraient de 5 à 15 p. 100 plus élevées si la Colombie-Britannique n'avait pas mis en œuvre sa taxe sur le carbone en 2008. Cela signifie que les véhicules seraient 4 p. 100 moins efficaces et que la demande d'essence serait de 7 à 17 p. 100 plus élevée. Ce sont les conclusions d'analyses statistiques fondées sur des données des gouvernements de la Colombie-Britannique et du Canada.

L'analyse de modélisation effectuée en 2016 par la Commission de l'écofiscalité a montré qu'une hausse portant le tarif sur le carbone à 50 $ la tonne en 2021 et à 100 $ la tonne en 2027 pourrait réduire les émissions d'environ 170 mégatonnes en 2030 et de 80 mégatonnes en 2022. La tarification du carbone fonctionne.

Les économistes conviennent que la tarification du carbone est l'approche la moins coûteuse pour réduire les émissions de GES.

In terms of economic impacts, our modelling analysis found that the cost of carbon pricing, even the carbon price rising to $100 per tonne by 2027, would only slightly affect economic growth. Certainly, how revenue is recycled affects these estimates, but, at worst, carbon pricing would reduce growth rates by about one tenth of one percentage point.

If revenues were used to cut income taxes, on the other hand, as provinces have discretion to do under the Pan-Canadian Framework, the impacts on growth would be negligible. In all cases, economic growth would remain strong and positive.

Alongside these small costs, we must also consider benefits. Carbon pricing can reduce GHG emissions, helping Canada to achieve its 2030 target. Doing so will also contribute to global efforts to fight climate change and help avoid the costly impacts of a changing climate. These reductions will also have other benefits in terms of reducing local air pollution, thus improving local air quality and health.

Canada has ambitious targets for emissions reductions in 2030, and achieving these targets will have costs. The carbon pricing can achieve emissions reductions at the lowest possible costs. Other policies, including subsidies and regulations, will cost more. Regulations require specific outcomes or technologies in specific sectors. When they are less flexible, they have higher costs.

Carbon pricing does not require a preconception as to where in the economy or where in the country the lowest-cost opportunities for emissions reductions might exist.

The flexibility of carbon pricing also creates a powerful incentive for clean innovation.

Subsidies to clean technology require picking specific technologies. Furthermore, they are often paid to businesses or individuals who would have adopted the clean technology even in the absence of that subsidy or with a smaller subsidy. That increases costs and reduces the effectiveness of subsidies.

My final point is that well-designed carbon pricing can reduce emissions while also protecting the competitiveness of Canadian businesses, even while some of our trading partners do not price carbon. In particular, our own analysis suggests that output-based pricing can provide transitional support to vulnerable industries. It creates incentives for industry to reduce GHG emissions by improving their performance, not by reducing production or investment in Canada. This is the approach that Alberta pioneered under the Specified Gas Emitters Regulation

En ce qui concerne les répercussions économiques, notre analyse de modélisation montre que le coût de la tarification du carbone, même si le tarif atteignait 100 $ la tonne d'ici 2027, n'influerait que légèrement sur la croissance économique. La façon dont les revenus sont recyclés a une incidence sur ces estimations, bien sûr, mais au pire, la tarification du carbone réduirait les taux de croissance d'environ un dixième de point de pourcentage.

Si les revenus étaient utilisés pour réduire l'impôt sur le revenu, comme les provinces ont le pouvoir discrétionnaire de le faire dans le cadre pancanadien, les répercussions sur la croissance seraient négligeables. La croissance économique demeurerait forte et positive.

Outre ces coûts minimes, il faut tenir compte des avantages. La tarification du carbone peut réduire les émissions de GES et aider le Canada à atteindre sa cible de 2030. Cela contribuera également aux efforts mondiaux de lutte contre le changement climatique et évitera ses conséquences coûteuses. Ces réductions auront également des avantages sur le plan de la réduction de la pollution atmosphérique locale et, par conséquent, de l'amélioration de la qualité de l'air et de la santé à l'échelle locale.

Le Canada s'est fixé des objectifs ambitieux de réduction des émissions en 2030. L'atteinte de ces objectifs entraînera des coûts, mais la tarification du carbone peut permettre de réduire ces émissions au moindre coût possible. D'autres politiques, y compris les subventions ou les règlements normatifs, coûteront plus cher. Les règlements qui exigent des résultats ou des technologies précis dans des secteurs particuliers sont moins souples et, par conséquent, entraînent des coûts plus élevés.

La tarification du carbone ne suppose pas une idée préconçue des endroits, dans l'économie ou dans le pays, qui offrent des possibilités de réduction des émissions au moindre coût.

La souplesse de la tarification du carbone crée également de puissants incitatifs à l'innovation propre.

Les subventions aux technologies propres obligent de choisir des technologies particulières. De plus, elles sont souvent versées à des entreprises ou à des particuliers qui, de toute façon, auraient adopté la technologie propre sans recevoir de subvention ou avec une subvention moindre, ce qui en augmente le coût et réduit leur efficacité.

En dernier lieu, une tarification du carbone bien conçue peut réduire les émissions tout en protégeant la compétitivité des entreprises canadiennes, même si certains de nos partenaires commerciaux n'imposent aucune taxe sur le carbone. En particulier, notre analyse suggère que l'approche d'établissement des prix en fonction des extrants peut apporter des mesures transitoires aux industries vulnérables. Elle incite l'industrie à réduire les émissions de GES en améliorant son rendement et non en réduisant la production ou les investissements au Canada.

in 2007 and subsequently improved under the Carbon Competitiveness Incentive Regulation currently in place. It is also the approach in the federal backstop, as defined in the greenhouse gas pollution pricing act.

Canadian businesses, especially those in emissions-intensive, trade-exposed sectors, have expressed clear support for output-based pricing as a way to cost-effectively encourage emissions reductions, without undermining economic competitiveness.

Let me conclude by saying that a climate plan based on carbon pricing is the lowest-cost approach to achieving Canada's GHG emission targets. The legislation in Bill C-74 ensures that carbon pricing applies across Canada and addresses concerns around competitiveness, but it also gives provinces flexibility in designing provincial carbon pricing and recycling revenue according to their own circumstances and priorities.

Thank you very much. I look forward to your questions.

The Chair: Thank you very much, Mr. Beugin.

Colleagues, we have only 40 minutes per slot, so that gives us about three minutes per senator. So please keep your preambles short and go straight to your questions.

Senator Neufeld: We've heard a lot of different testimony, not just here but for other studies that we have done, about the price of carbon having to get maybe as high as $300 before it makes a difference. Do you think that there's a risk that we'll lose business in Canada through carbon leakage? I have been told, personally and publicly, that companies will leave Canada and go to those places where there isn't a carbon-pricing system. Do we worry about that, or do we just say that that's part of doing business in Canada?

Mr. Beugin: I think we don't know that the carbon price needs to rise to $300 per tonne. I've seen good analysis that says that a package of policies, with a price rising to $130 per tonne, could be sufficient to achieve our emissions reductions.

To your substantive point around leakage, I think leakage and competitiveness concerns are absolutely important and absolutely should be considered, and I think that this policy does

C'est l'approche que l'Alberta a adoptée dans le cadre du règlement sur les émetteurs de gaz désignés en 2007, et qui a été améliorée par la suite dans le cadre du règlement sur les incitatifs à la compétitivité en matière de carbone en vigueur actuellement. Cette approche est aussi celle du filet de sécurité fédéral, tel que défini dans la Loi sur la tarification de la pollution causée par les gaz à effet de serre.

Les entreprises canadiennes, surtout celles des secteurs à forte intensité d'émissions et très exposés à la concurrence, ont clairement exprimé leur soutien à l'égard de l'établissement des prix en fonction de la production comme moyen d'encourager efficacement la réduction des émissions sans miner la compétitivité économique.

En conclusion, un plan climatique fondé sur la tarification du carbone est l'approche la moins coûteuse pour atteindre les cibles d'émissions de GES du Canada. Le projet de loi C-74 garantit que la tarification du carbone s'appliquera partout au Canada, répondra aux inquiétudes quant à la compétitivité, mais donnera aussi aux provinces la souplesse nécessaire pour concevoir leur propre tarification du carbone et leur apportera des revenus de recyclage, en fonction de leur situation et de leurs priorités.

Merci beaucoup. C'est avec plaisir que je répondrai aux questions.

La présidente : Merci beaucoup, monsieur Beugin.

Chers collègues, nous avons seulement 40 minutes par témoin, ce qui vous donne à chacun trois minutes pour vos interventions. Je vous invite donc à limiter la durée des introductions et à aller droit au but.

Le sénateur Neufeld : Nous avons entendu beaucoup de témoignages différents — pas seulement dans le cadre de cette étude, mais dans nos études antérieures — selon lesquels le prix du carbone devrait peut-être grimper jusqu'à 300 $ avant que cela ait une véritable incidence. Pensez-vous que le Canada risque de perdre des entreprises en raison des fuites de carbone? On m'a dit, en privé et en public, que des entreprises quitteront le Canada pour s'établir dans des pays qui n'ont pas de mécanismes de tarification du carbone. Doit-on s'en préoccuper, ou doit-on simplement dire que c'est le prix à payer pour faire des affaires au Canada?

M. Beugin : Je dirais que nous ne savons pas s'il est nécessaire que le prix du carbone augmente à 300 $ la tonne. Selon de bonnes analyses que j'ai consultées, un ensemble de politiques assorti d'une tarification du carbone à 130 $ la tonne pourrait être suffisant pour nous permettre d'atteindre nos objectifs de réduction des émissions.

Quant au point important que vous soulevez concernant les fuites de carbone, je pense que les préoccupations en matière de compétitivité et de transfert d'émissions de carbone sont d'une

consider those problems. Relying on this output-based carbon-pricing system is following recommendations from academic and economic literature that says that these so-called output-based allocations can give incentives to firms to reduce their emissions by improving their performance, by producing fewer emissions per unit of output, not by changing the amount of production that they are involved in or the levels of investment within Canada. I think the concern is the correct one, but I think the solution is baked into this policy.

Senator Massicotte: I will ask one question, but it will include two components.

On the output-based, which is a critical part of our review here — it's very important — you support it, and it's the right approach to protect those trade-exposed, high-intensity users. But how about the list of exclusions? Basically, what the government is proposing is that certain companies are excluded. Some companies can opt in. Are you satisfied with the structure of that?

Many studies would indicate that with the government's current plan we're not going to meet our objectives for climate change. Does Ecofiscal have any studies on that aspect?

Mr. Beugin: Ecofiscal has done extensive analysis on this competitiveness issue and the extent of who is exposed to these competitive pressures and who isn't. Our analysis very clearly says you need to meet two criteria. You need to be both emissions-intensive, so that you're producing lots of emissions per unit of output, and trade exposed. You're competing in global markets and so can't pass on your costs.

According to our analysis, only about 5 per cent of the Canadian economy really meets both of those criteria. It is a small part of the economy rather than a large one. It's an important issue, but it matters for specific sectors rather than for the economy as a whole.

There's some variation across the country. In Alberta, the number is more like 18 per cent of the economy is exposed, and that is because of the prominence of the oil and gas sector, which absolutely meets both of those criteria.

In terms of meeting our objective, I would think that we haven't done an analysis at Ecofiscal specifically exploring the policies required to achieve Canada's target. It is on our to-do list in the next eight months or so. That being said, we have run modelling analysis with a carbon price that rises to $100 per tonne by 2027. Under that modelling analysis, emissions in

importance capitale et qu'il faut absolument en tenir compte, et c'est ce que fait cette politique, à mon avis. Recourir à un système de tarification du carbone fondé sur la production va dans le sens des recommandations de diverses études universitaires et analyses économiques selon lesquelles les allocations fondées sur la production peuvent inciter les entreprises à réduire leurs émissions en améliorant leur rendement, en réduisant les émissions par unité de production, et non en modifiant leur volume de production ou en réduisant leurs investissements au Canada. Je pense que la préoccupation est légitime, mais que la solution fait partie intégrante de cette politique.

Le sénateur Massicotte : J'ai une question à deux volets.

Vous êtes favorable à un régime de tarification fondé sur la production, qui est un élément essentiel de notre étude. C'est très important. Il s'agit de la bonne approche pour protéger les utilisateurs à forte intensité d'émissions et très exposés à la concurrence. Et qu'en est-il de la liste des exclusions? Essentiellement, le gouvernement propose d'exclure certaines entreprises, mais certaines entreprises peuvent adhérer. Cette structure vous convient-elle?

Certaines études semblent indiquer que le plan actuel du gouvernement ne nous permettra pas d'atteindre nos objectifs de lutte contre les changements climatiques. La Commission de l'écofiscalité a-t-elle fait des études sur ce sujet?

M. Beugin : La Commission de l'écofiscalité a fait une analyse exhaustive des enjeux de compétitivité, notamment pour déterminer quelles entreprises sont exposées à ces pressions concurrentielles ou non. Nos analyses sont très claires; il y a deux critères. Il faut un secteur exposé à la concurrence et à forte intensité d'émissions, donc un secteur qui produit beaucoup d'émissions par unité de production. On parle d'un secteur en concurrence sur les marchés mondiaux et qui ne peut transférer les coûts.

Selon notre analyse, seulement 5 p. 100 de l'économie canadienne, environ, satisfait réellement à ces deux critères. Cela touche donc une petite et non une grande partie de l'économie. L'enjeu est important, mais surtout pour certains secteurs précis plutôt que pour l'ensemble de l'économie.

Cela varie d'une région à l'autre du pays. En Alberta, on dirait plutôt que cela touche 18 p. 100 de l'économie en raison de l'importance du secteur pétrolier et gazier, qui satisfait manifestement à ces deux critères.

En ce qui concerne l'atteinte de notre objectif, la Commission de l'écofiscalité n'a pas encore fait d'analyse sur les politiques que le Canada doit mettre en place à cette fin. Cela figure sur notre liste de choses à faire pour les huit prochains mois. Cela dit, nous avons fait une analyse de modélisation sur une hausse portant le tarif sur le carbone à 100 $ la tonne en 2027. Les

Canada came to close to achieving the target but did not yet achieve the target.

Senator Massicotte: When you said it has to be trade-exposed and high-intensity, everybody agrees with that. But the government has basically adopted an arbitrary approach that says we're going to get there by identifying these industries with the output-based model. Does the list of industries there satisfy your two criteria, or would you see an amendment to that list to make sure that it's fair and that they can remain competitive?

Mr. Beugin: There is another process underneath that one. First, you identify the sectors, and then you identify the extent to which each of those sectors gets more or less support. That process is under way now, through extensive consultation with industry. If anything, I would say that we are at risk of providing too many free allocations. We might be overcompensating for the competitiveness problem, and that is, frankly, a classic reality under carbon-pricing systems. The output-based allocations are pretty much analogous to free allocations in the cap-and-trade system, and, historically, cap-and-trade systems have almost always begun by providing more free allocations than necessary.

Senator Patterson: I would like to follow up on that and ask you about the airline industry. They came here the other day and said, "We're highly efficient. We're doing the best we can to minimize the burning of fuel. We've gained, on average, 1.8 per cent over the last couple of years, but we can't go any further technologically. It's not there yet." They're not included in the output-based system. Under this legislation, they're going to have a flat carbon price applied. The CORSIA agreement the airlines made to work internationally toward emission targets has been disregarded and not credited by the Government of Canada. What do you say to that?

Mr. Beugin: A few reactions there: Number one, it's really important to remember that carbon pricing creates innovation incentives. It's going to create incentives for industry to develop new technologies.

Senator Patterson: Airlines?

Mr. Beugin: Maybe biofuels, maybe efficiencies. We don't know. The whole point is that we don't need to know exactly what's going to come. We let the market determine what's going to make sense under those conditions.

résultats de cette analyse de modélisation montraient que les émissions étaient près de la cible, sans toutefois l'atteindre.

Le sénateur Massicotte : Lorsque vous dites que le secteur doit être à la fois exposé à la concurrence et à forte intensité d'émissions, tout le monde en convient, mais le gouvernement a essentiellement adopté une approche arbitraire selon laquelle l'objectif sera atteint en ciblant les industries grâce au modèle fondé sur la production. La liste des industries qui est incluse satisfait-elle à vos deux critères, ou considérez-vous qu'on devrait modifier la liste par souci d'équité et pour que les secteurs puissent demeurer concurrentiels?

M. Beugin : Il y a un autre processus sous-jacent. Il faut d'abord déterminer les secteurs, puis déterminer l'appui plus ou moins senti qu'il faut accorder à chacun de ces secteurs. Ce processus est en cours; des consultations exhaustives ont lieu avec l'industrie. En fait, j'estime qu'on risque d'attribuer trop d'allocations gratuites. Nous pourrions nous retrouver à surcompenser le problème de la compétitivité, ce qui est, pour parler franchement, une caractéristique courante des systèmes de tarification du carbone. L'allocation fondée sur la production ressemble beaucoup aux allocations gratuites des systèmes de plafonnement et d'échange. Par le passé, lors du lancement des systèmes de plafonnement et d'échange on avait presque toujours pour habitude d'offrir plus d'allocations gratuites que nécessaire.

Le sénateur Patterson : J'ai une question complémentaire; elle porte sur l'industrie du transport aérien. Récemment, des représentants de l'industrie ont indiqué au comité que le secteur est très efficace et que ses acteurs font de leur mieux pour réduire la consommation de carburant — on parle d'une amélioration moyenne de 1,8 p. 100 ces deux ou trois dernières années —, mais qu'ils ne peuvent faire mieux sur le plan technologique. La technologie n'est pas encore au rendez-vous. L'industrie n'est pas incluse dans le système fondé sur la production. Aux termes de cette mesure législative, l'industrie se verra imposer une tarification du carbone fixe. L'accord du CORSIA, que les transporteurs aériens ont réussi à mettre en place à l'échelle internationale pour atteindre des cibles d'émissions, n'a pas été pris en compte ni crédité par le gouvernement du Canada. Quelles sont vos observations à ce sujet?

M. Beugin : J'ai quelques commentaires. Premièrement, il est très important de se rappeler que la tarification du carbone favorise l'innovation. Cela incitera l'industrie à mettre au point de nouvelles technologies.

Le sénateur Patterson : Et les transporteurs aériens?

M. Beugin : Cela pourrait être lié aux biocarburants ou aux gains d'efficience. Nous n'en savons rien, mais il n'est pas nécessaire d'avoir une idée précise de ce qui s'en vient. Il convient de laisser le marché décider de ce qui sera sensé dans ce contexte.

Number two, I would push back a little bit, with respect, against the idea that domestic airline travel is trade exposed.

Senator Patterson: Canadians go across the border.

Mr. Beugin: But that's a different kind. The policy only covers flights within Canada. So, in those cases, all of the competitors in that market are facing the same signals. So it's not trade exposed. What that means is that costs will get passed on, so it will increase the cost of those flights. That does have implications, and important implications, for the families and businesses relying on those flights. So the concern, for me, is those costs, not the trade exposure. The solution to that problem, I would say, is more in the space of revenue recycling, just as revenue recycling can be used to make sure that low-income households are not disproportionately affected and that the policy is not unfair. It does so by providing rebates, quarterly, as we do for HST and sales tax rebates. That approach can ensure that vulnerable families are not affected adversely, while maintaining the incentives under the carbon-pricing policy. To me, that is a stronger solutions base for that problem.

Senator Patterson: You say that Bill C-74 is good because it applies carbon pricing across Canada. I come from an area where many remote communities rely on diesel. It is not feasible to replace it with an alternative energy. I'm sorry; the population base isn't there to support those costs.

What do we do when there is no easy alternative energy, if it's not affordable for small, isolated communities? Do I just tell people in Nunavut, "Suck it up. We're doing our part. The cost of everything will increase. We're doing our part"? The truth is that it won't reduce emissions, because you can't ride a bike to work in the winter north of 60. What do we do for those communities? There are lots of them.

Mr. Beugin: The concern is an important one. It applies in the North and in remote communities in various parts of the country. I've heard the same concerns from the coastal regions of Newfoundland and Labrador, for example. It is an important concern to be raising.

I would caution a little about saying that it will not affect emissions, especially in the medium and long term. The response to the carbon price isn't that it changes behaviour only in the very short term; it's also the medium term of investing in more efficient equipment over time, as old equipment must be retired

Deuxièmement, je dirais respectueusement que je ne suis pas tout à fait d'accord pour dire que les compagnies aériennes nationales sont exposées à la concurrence.

Le sénateur Patterson : Les Canadiens voyagent à l'étranger.

M. Beugin : Mais c'est différent. La politique ne couvre que les vols intérieurs au Canada. Cela signifie que tous les concurrents de ce marché évoluent dans les mêmes conditions et que par conséquent, ils ne sont pas exposés à la concurrence. Ce que cela signifie, c'est que les coûts seront transférés, ce qui entraînera une augmentation du prix des billets d'avion. Cela a des répercussions — importantes — pour les familles et les entreprises qui ont besoin de ces liaisons aériennes. Pour moi, la préoccupation porte sur les coûts et non sur la concurrence. Je dirais que la solution à ce problème réside davantage dans le recyclage des revenus, comme on l'applique pour s'assurer que les ménages à faible revenu ne sont pas touchés de façon disproportionnée et que la politique n'est pas injuste. Ce fait par l'intermédiaire de remboursement, sur une base trimestrielle, comme nous le faisons pour les remboursements de la TVH et de la taxe sur les biens et services. Cette approche peut garantir que les familles vulnérables ne subiront pas les effets nocifs tout en assurant le maintien des mesures incitatives de la politique de tarification du carbone. En mon sens, il s'agit d'une meilleure piste de solution à ce problème.

Le sénateur Patterson : Vous dites que le projet de loi C-74 est une bonne mesure parce qu'il assure l'uniformité de la tarification du carbone au Canada. Je viens d'une région comptant de nombreuses collectivités éloignées qui dépendent du diesel, qui ne peut être remplacé par une énergie de remplacement. Je suis désolé de le dire, mais nous n'avons pas le bassin démographique nécessaire pour soutenir ces coûts.

Que fait-on lorsque les énergies de remplacement ne sont pas facilement accessibles, si elles ne sont pas abordables pour les gens des petites collectivités isolées? Dois-je simplement dire à la population du Nunavut qu'elle doit avaler la pilule parce que nous participons à l'effort, même si tout va coûter plus cher? La vérité, c'est que cela ne permettra pas de réduire les émissions, parce que, au nord du 60^{e} parallèle, il est impossible de se rendre au travail en vélo. Que peut-on faire pour ces collectivités? Elles sont nombreuses.

M. Beugin : C'est une préoccupation importante qui vaut pour le Nord et pour les collectivités éloignées dans diverses régions du pays. J'ai entendu les mêmes préoccupations dans les régions côtières de Terre-Neuve-et-Labrador, par exemple. C'est une préoccupation importante qu'il convient de soulever.

Je n'irais pas jusqu'à dire que cela n'aura aucune incidence sur les émissions, en particulier à moyen et à long terme. La tarification du carbone ne favorise pas seulement la modification des comportements à très court terme. À moyen terme, elle favorise les investissements dans des équipements plus efficaces

and replaced. It's also effective in the longer term in terms of the innovation and development of new low-carbon technologies that reduce more emissions at lower cost.

That being said, I think there is room for other measures to address the important concerns you're raising about the short term. Again, I would say that part of the solution is wise use of revenues. The other might be complementary policies, other policies addressed to provide specific support for those specific problems.

Senator Cordy: We have heard from a number of witnesses about the competitive advantage that would be lost. The airline industry, a number of years ago, spoke about the competitive advantage lost because of the cost of fuel. So the government allowed them to have a fuel surcharge, which has gone up and up. Even when fuel prices have gone down, the fuel surcharges that the airlines have added have not gone down. Sometimes it has not been helpful when we've offered airlines, or other industries, incentives. I think when we look at the competitive advantages, we have to look at incentives to make things better.

You said in your opening remarks that carbon pricing is the lowest-cost way to reduce GHG emissions. We've heard from other witnesses that it allows businesses to determine how best they are going to do it, rather than being top-down from the government: This is what you do and this is how you have to do it. So that's a positive.

We also heard from a previous witness — and I think you were here — that a bigger challenge to business investment in Canada is government flip-flopping on policies related to the environment, and not, in fact, the carbon pricing. I wonder if you could comment on that.

Mr. Beugin: It's an important point. "Competitiveness" is a word that means many different things to many different people. There are lots of different factors that inform competitiveness — from tax rates, to environmental policy, to proximity to supply chains, to whatever else is happening internationally, to the prices of commodities. It's important that carbon pricing not become the scapegoat for all possible competitiveness problems. There are lots of things going on, and lots of policy responses are possible. Carbon pricing is one very small piece of that competitiveness puzzle.

That's exactly why Ecofiscal has argued that a targeted, specific response is most appropriate to the competitiveness problem that is specifically associated with carbon pricing. Aim your support specifically at those sectors that are most affected, that 5 per cent of the economy. Make it temporary in terms of

au fil du temps, à mesure que l'équipement doit être remplacé. C'est aussi une mesure efficace à plus long terme, en favorisant l'innovation et le développement de nouvelles technologies à faibles émissions de carbone qui permettent de réduire davantage les émissions, à coût moindre.

Cela dit, je pense que d'autres mesures pourraient être adoptées pour les importants enjeux que vous soulevez dans une perspective à court terme. Je dirais encore une fois qu'une partie de la solution réside dans l'utilisation judicieuse des recettes. Il pourrait aussi avoir des politiques complémentaires, d'autres politiques visant à offrir des mesures d'aide précises pour des problèmes précis.

La sénatrice Cordy : Plusieurs témoins ont parlé de la perte d'un avantage concurrentiel. Il y a plusieurs années, les acteurs de l'industrie du transport aérien disaient avoir perdu un avantage concurrentiel en raison du coût du carburant. Le gouvernement leur a donc permis de percevoir un supplément de carburant, qui n'a cessé d'augmenter. Lorsque le prix du carburant a baissé, le supplément de carburant exigé par les transporteurs aériens n'a pas baissé. Donc, dans certains cas, les mesures incitatives que nous avons offertes aux transporteurs aériens ou à d'autres industries n'ont pas été utiles. À mon avis, lorsqu'on parle d'avantage concurrentiel, il faut envisager des mesures incitatives qui visent à améliorer les choses.

Vous avez déclaré, durant votre exposé, que la tarification du carbone était le moyen le moins coûteux de réduire les émissions de GES. D'autres témoins nous ont dit qu'elle permet aux entreprises de choisir la solution qui leur convient le mieux, ce qui est préférable à se faire dire par le gouvernement quoi faire et comment.

Un témoin précédent nous a aussi dit — je pense que vous étiez présent — qu'au Canada, les volte-face du gouvernement pour ce qui touche les politiques liées à l'environnement nuisent davantage aux investissements des entreprises que la tarification du carbone. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Beugin : Il s'agit là d'un point important. La définition du terme « compétitivité » varie largement d'une personne à l'autre. La compétitivité dépend de multiples facteurs, comme les taux d'imposition, la politique environnementale, la proximité des chaînes d'approvisionnement, la situation internationale et les prix des matières premières. C'est important que la tarification du carbone ne devienne pas le bouc émissaire pour tous les problèmes possibles de compétitivité. Il se passe beaucoup de choses, et les solutions stratégiques pouvant être adoptées sont nombreuses. La tarification du carbone n'est qu'un très petit morceau du casse-tête de la compétitivité.

C'est exactement pour cette raison que la Commission de l'écofiscalité soutient qu'il faut une réponse ciblée et spécifique pour régler le problème de compétitivité associé précisément à la tarification du carbone. Soutenez uniquement les secteurs les plus touchés, les 5 p. 100 de l'économie. Ne le faites que

providing that support only while our trading partners are also not pricing carbon; and, as the rest of the world begins to move along, phase out that support over time. And make it transparent; make it clear why we are providing support to those specific sectors and not to others.

Senator Wetston: I have a specific question about the relationship between carbon pricing and GDP growth. I think there's probably a direct relationship of one sort or another. Perhaps you could comment on that.

Mr. Beugin: There's lots of interesting economic literature on this. I won't bore you with all the details, but there are a few things here.

Number one, it depends on how revenue is used and on what you're doing with that revenue. If you're just providing lump-sum transfers to households, if you're cutting cheques to households, that might be good for fairness, but it probably has the highest cost in terms of GDP impacts. As I noted in my remarks, even under that worst-case scenario, the worst-case use of revenue, it's still only a small impact — average growth rates going from something like 2.0 per cent per year to 1.9 something per year. So it is a small but negative impact.

The more complicated story is when you use revenue to cut other distortionary taxes, in particular, for example, corporate tax rates, which we can think of as the most distortionary taxes. If you use all the revenue from the carbon tax to cut other taxes, that's where the relationship becomes a little less clear. Our analysis says that it has almost no impact on the economy, but there are analyses out there that suggest it's possible you might even get a positive effect from that kind of pure tax shift. That literature isn't quite conclusive, though.

Senator Wetston: I'm from Ontario. We have cap and trade. I do have some preference for cap and trade, for reasons other than you have mentioned. However, the way in which the allowances have been utilized in Ontario seems to be quite positive and going in the kind of direction that you would suggest.

Do you agree with that position? Are you comfortable with how Ontario, and maybe Quebec, are using cap and trade as a way to invest in innovation and other such areas?

Mr. Beugin: I will start with a high-level point, and that is that Ecofiscal has done a lot of research on revenue recycling and the trade-offs and has not taken a position as to the only and best way to recycle revenue. We have very clearly said that different approaches can make sense, depending on different priorities and contexts.

temporairement : fournissez du soutien seulement en attendant que nos partenaires commerciaux adoptent eux aussi une politique de tarification du carbone, puis, à mesure que le reste de la planète commence à agir dans le même sens, retirez progressivement votre soutien. Aussi, soyez transparents : montrez clairement pourquoi vous soutenez des secteurs donnés et d'autres non.

Le sénateur Wetston : J'ai une question précise concernant le lien entre la tarification du carbone et la croissance du PIB. J'ai l'impression qu'il doit y avoir un lien direct quelconque. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

M. Beugin : Il y a beaucoup d'études économiques intéressantes à ce sujet. Je ne vais pas vous ennuyer avec tous les détails, mais quelques points méritent d'être soulignés.

D'abord, tout dépend de l'usage qui est fait des recettes. Si vous ne faites que verser des paiements forfaitaires ou remettre des chèques aux ménages, c'est peut-être une bonne chose sur le plan de l'équité, mais c'est probablement ce qui a la plus grande incidence négative sur le PIB. Comme je l'ai dit durant mon exposé, même dans le pire des cas, c'est-à-dire en faisant le pire usage des recettes, l'incidence demeure faible : les taux de croissance moyens pourraient passer de 2 p. 100 par année, disons, à quelque chose comme 1,9 p. 100 par année. L'incidence est donc faible, mais négative.

Ce qui est plus compliqué, c'est lorsque les recettes sont utilisées pour réduire d'autres impôts qui engendrent des distorsions, en particulier, par exemple, l'impôt des sociétés, l'impôt qui crée probablement le plus de distorsions. Lorsque toutes les recettes générées par la taxe sur le carbone sont utilisées pour réduire d'autres impôts, c'est là que le lien se brouille. Selon notre analyse, cela n'a presque aucune incidence sur l'économie, mais d'autres analyses semblent indiquer que ce genre de translation de l'impôt peut même avoir un effet positif. Toutefois, ces études ne sont pas très concluantes.

Le sénateur Wetston : Je viens de l'Ontario. Nous avons un système de plafonnement et d'échange. J'ai une certaine préférence pour le plafonnement et l'échange, pour d'autres raisons que celles que vous avez mentionnées. Or, la façon dont les droits ont été utilisés en Ontario semble positive et on semble aller dans la direction dont vous parlez.

Appuyez-vous cette position? Êtes-vous à l'aise avec la façon dont l'Ontario et peut-être le Québec se servent du plafonnement et de l'échange comme moyen d'investir dans l'innovation et dans d'autres secteurs semblables?

M. Beugin : Je vais présenter d'abord une observation générale : la Commission de l'écofiscalité a fait beaucoup de recherches sur le recyclage des revenus et sur les échanges, et elle n'a pas pris position sur la meilleure façon de recycler les revenus. Nous avons déclaré clairement que différentes

So if your priority is to drive innovation or green development, then the approach in Ontario has made sense. If your objective is purely to minimize economic impacts, then perhaps a more revenue-neutral tax-shifting approach, similar to the original B.C. carbon tax, could make sense. If you're primarily concerned about ensuring fairness, then providing cheques to households — as Alberta has relied on to a large extent — can make sense.

Different approaches can make sense in different contexts. That's not a blank slate or an "anything goes." I think it's always possible to waste revenue, and we should be looking to governments to be spending carbon-pricing revenue wisely.

Senator Mitchell: Thanks. I'm very interested in the Ecofiscal Commission. One of the board members is Preston Manning, no less, and he's behind a carbon tax. It's fantastic.

A recent report by the government said that in 2022, with $50 a tonne, the potential difference in growth in the economy would be $2 billion. That's $2 billion on a $2 trillion economy. It's not even a rounding error. It only assumes that the money is used to put back into people's pockets, or however. But it doesn't even make the case for what the stimulative effect would be in terms of innovation and technologies, what you're talking about airlines doing and so on.

Do you have any studies that would take that $2 billion and say that, in addition to that, we would expect growth because we have catalyzed a new 21st century economy?

Mr. Beugin: Great question. You're quite correct that the models that the Government of Canada uses, and the same models that Ecofiscal uses, don't do the technological change particularly well. They don't anticipate what kinds of technologies might become available, as induced by the innovation incentives from that carbon price, even though theory clearly says that innovation will be induced by that carbon price.

The problem is that we don't know exactly what the market will come up with. It's exactly why carbon pricing is a better solution than regulatory approaches, because it doesn't presuppose that we know what the outcomes are; it doesn't require us to subsidize a specific kind of technology, because

approches peuvent être justifiées, selon les priorités et les circonstances.

Ainsi, si votre priorité est de stimuler l'innovation ou le développement écologique, l'approche adoptée en Ontario est sensée. Si votre objectif est strictement de minimiser les répercussions économiques, une approche de translation de l'impôt n'ayant pas d'incidence fiscale, semblable à la taxe sur le carbone originale de la Colombie-Britannique, pourrait être un bon choix. Si votre préoccupation principale est l'équité, remettre des chèques aux ménages — solution privilégiée dans une grande mesure par l'Alberta — peut être une approche judicieuse.

Différentes approches peuvent être justifiées dans différentes circonstances, ce qui ne signifie pas qu'on peut faire n'importe quoi. Je pense qu'il est toujours possible de gaspiller des revenus, et nous devrions compter sur les gouvernements pour qu'ils dépensent les recettes générées par la tarification du carbone avec sagesse.

Le sénateur Mitchell : Merci. Je m'intéresse beaucoup à la Commission de l'écofiscalité du Canada. Le conseil compte parmi ses membres Preston Manning lui-même, et il appuie la taxe sur le carbone. C'est fantastique.

Selon un rapport récent du gouvernement, en 2022, à 50 $ la tonne, la différence potentielle dans la croissance économique serait de 2 milliards de dollars. On parle de 2 milliards de dollars sur une économie de 2 billions de dollars. Ce n'est même pas une erreur d'arrondi. On présume seulement que l'argent est remis dans les poches des gens. On ne parle même pas de l'effet stimulant que cela aurait sur l'innovation et les technologies, les choses que font les entreprises de transport aérien et d'autres, selon ce que vous dites.

Avez-vous des études qui montrent que, en plus des 2 milliards de dollars, nous nous attendrions à ce qu'il y ait de la croissance parce que nous aurions catalysé une nouvelle économie du XXI^{e} siècle?

M. Beugin : C'est une très bonne question. Vous avez raison : les modèles que le gouvernement du Canada utilise, qui sont les mêmes que ceux employés par la Commission de l'écofiscalité, ne sont pas très efficaces pour ce qui concerne les changements technologiques. Ils ne prédisent pas quelles sortes de technologies pourraient être créées grâce à la tarification du carbone et à son effet incitatif sur l'innovation, même si, en principe, c'est certain que la tarification du carbone stimulera l'innovation.

Le problème, c'est que nous ne savons pas exactement ce que le marché inventera. C'est justement pour cette raison que la tarification du carbone est une meilleure solution que les approches réglementaires : elle ne présuppose pas que nous connaissions les résultats d'avance et elle ne nous oblige pas à subventionner un type particulier de technologie, car nous ne

we're not assuming anything about which technology will ultimately win.

It means I don't have a good answer for your question. It means that I don't have quantitative analysis as to what those benefits might be.

Senator Mitchell: But you do have a pretty clear vision that this will happen. It's like I don't know how Crosby is going to score the next goal, but I'm pretty sure he's going to score one. Not this season; it's over, there. Okay, Connor McDavid, clearly. I don't know how he's going to score the next 100 goals, but I know he's going to do it.

Mr. Beugin: That is right. As a former Calgarian, I will grudgingly give you the point.

I will add that those innovation incentives are strongest when expectations around future carbon prices are strongest. They work best when there is a clear trajectory into the future as to what the future carbon price will be. Right now we only have future information out to 2022 and not beyond. Further clarity would provide stronger innovation incentives.

Senator Neufeld: I always worry about Fred and Martha, the people that are actually going to pay the bill, and they will. Everything trickles down in some way, shape or form.

I don't think we've really looked closely enough at how we actually help Fred and Martha through this process. I will use natural gas, for instance, for heat. Fifty per cent of homes — and I think businesses are higher — use natural gas to heat their businesses or their homes.

Right now, if you take $50 a tonne and the price of natural gas today, on average, the carbon price would be twice what the price would be for natural gas to heat your home. That's significant.

I know people say, "Well, there comes a point where you can change to something," so I will use my own house as an example. I brought in a firm that actually looks at your house and tells you what you can do to save energy. They said I've done everything I can do to save energy. I heat with natural gas fired boilers. I asked if I can change to an electric fired natural gas boiler because we have clean electricity. His response to me was that would be stupid because it would cost four times what it would cost today to heat with natural gas.

So I think about those things. I'm not the only one in that position. There's a whole bunch. For the millennials who can barely afford a home or are just in a home, to change how they heat their house and all of those things, it is going to be a huge impact.

faisons aucune supposition quant à la technologie qui finira par l'emporter.

Je ne peux donc pas bien répondre à votre question. Je n'ai pas d'analyse quantitative qui montre quels pourraient être les avantages.

Le sénateur Mitchell : Or, vous êtes assez certain que cela arrivera. Pour utiliser une analogie, je ne sais pas comment Crosby comptera son prochain but, mais je suis presque sûr qu'il en comptera un. Pas cette saison-ci, c'est fini. Disons plutôt Connor McDavid. Je ne sais pas comment il comptera ses 100 prochains buts, mais je sais qu'il le fera.

M. Beugin : C'est vrai. En tant qu'ancien Calgarien, je vais vous donner raison à contrecœur.

J'ajouterais que les incitatifs à l'innovation sont surtout efficaces lorsque les attentes quant aux futurs prix du carbone sont claires. Ils fonctionnent le mieux quand la trajectoire des futurs prix du carbone est bien définie. En ce moment, nous avons seulement de l'information jusqu'à 2022 et pas plus loin. Les incitatifs à l'innovation seraient plus puissants si l'avenir était plus certain.

Le sénateur Neufeld : Je m'inquiète toujours pour Fred et Martha, monsieur et madame Tout-le-monde, les gens qui paieront réellement la facture, car ce sera bien eux. Tout finit par retomber sur eux d'une façon ou d'une autre.

Je ne trouve pas que nous avons examiné d'assez près comment nous aidons monsieur et madame Tout-le-monde. Je vais utiliser l'exemple du chauffage au gaz naturel. Le gaz naturel est employé pour chauffer 50 p. 100 des foyers, et je pense que c'est encore plus pour les entreprises.

Aujourd'hui, si vous comparez 50 $ la tonne au prix actuel du gaz naturel, en moyenne, le prix du carbone serait deux fois plus élevé que ce qu'il en coûterait pour chauffer votre maison au gaz naturel. La différence est considérable.

Je sais que les gens disent qu'on arrive toujours au point où l'on peut changer quelque chose, alors je vais utiliser ma propre maison comme exemple. J'ai fait venir une entreprise qui examine votre maison et qui vous dit ce que vous pouvez faire pour économiser de l'énergie. Le représentant m'a dit que j'avais fait tout ce que je pouvais. Je chauffe au moyen d'une chaudière au gaz naturel. Je lui ai demandé si je pouvais la remplacer par une chaudière électrique parce que notre électricité est propre. Il m'a répondu que ce serait stupide parce que cela coûterait quatre fois plus que ce que je paie le gaz naturel aujourd'hui.

Je pense donc à ces choses-là. Je ne suis pas le seul à être dans cette position. Nous sommes très nombreux. Pour les enfants du millénaire qui peuvent à peine se permettre une maison ou qui viennent d'en acheter une, changer le système de chauffage et

How do we deal with that in realistic terms? Because I think they're the people that are going to pay at the end of the day, and they're the ones that will lose their jobs. They're the ones who, if the industry leaves, they've lost their job.

Mr. Beugin: Let me tackle the household side first. You're raising an important concern. We don't want to impose disproportionate costs, especially on those low-income households that cannot bear those costs. That would be unfair and cause costs that are not justified.

That being said, again, there are solutions to that problem. The other big solution is we provide low-income households with these quarterly cheques and quarterly transfers. Ecofiscal's analysis says that using between 10 and 13 per cent of the revenue generated from a carbon-pricing policy across the economy — using just up to 13 per cent of that revenue — could make the bottom 40 per cent of the lowest-income households as well off as if the carbon price was not in place. You are ensuring that the policy isn't regressive by providing these cheques to households.

Senator Neufeld: That'll fix the problem. That keeps them whole. I will go with that. But they'll still have to change their heating systems, or all the things they would have to do these old houses. Just drive around town and see how many would need to be changed. That doesn't pay that bill. Where does that money come from? How do these people do it? They live from cheque to cheque.

Mr. Beugin: I think if you are providing those households that are living cheque to cheque with those quarterly cheques that are at least compensating them for the costs they pay from carbon pricing, then they still have incentives to reduce their emissions if they can. But if they can't, then they don't see a difference.

Senator Neufeld: Do you have realistic numbers that say you can send out a quarterly cheque and this will pay the difference of what it will cost to heat your home, look after it, change the systems and do all those things?

Mr. Beugin: Alberta did exactly that analysis and has on its carbon-pricing website exactly that analysis for average households, based on the quarterly cheques that they are, in fact, providing those households. That analysis can be done.

Other approaches to reducing greenhouse gas emissions are also going to have costs, and if you are going to regulate your way out of this problem instead, for example, those costs will still come down to households in one way or another. They will

apporter toutes les autres modifications aura des répercussions énormes.

D'un point de vue réaliste, que pouvons-nous faire à cet égard? Parce qu'au bout du compte, d'après moi, ce sont eux qui vont payer et qui vont perdre leurs emplois. Ce sont eux qui perdront leurs emplois si l'industrie s'en va.

M. Beugin : Permettez-moi de parler d'abord des ménages. Vous soulevez une préoccupation importante. Nous ne voulons pas imposer des frais disproportionnés, surtout aux ménages à faible revenu qui ne peuvent pas les absorber. Ce serait injuste et cela entraînerait des coûts non justifiés.

Cela étant dit, je le répète, il existe des solutions. L'autre grande solution, c'est d'envoyer des chèques et des transferts trimestriels aux ménages à faible revenu. Selon l'analyse de la Commission de l'écofiscalité, utiliser 10 à 13 p. 100 des recettes générées par une politique de tarification du carbone sur l'ensemble de l'économie — utiliser seulement jusqu'à 13 p. 100 de ces revenus — pourrait avoir le résultat que la tranche de 40 p. 100 des ménages au revenu le plus faible se porte aussi bien que s'il n'y avait pas de prix sur le carbone. En remettant de tels chèques aux ménages, vous faites en sorte que la politique ne soit pas régressive.

Le sénateur Neufeld : Cette solution réglera le problème. Rien ne leur sera enlevé. Je vais accepter cette réponse. Toutefois, ils devront quand même changer leur système de chauffage ou apporter de nombreuses modifications si leur maison est vieille. Faites le tour de la ville en voiture et vous verrez toutes les maisons qu'il faudra adapter. Votre solution ne paie pas cette facture-là. D'où viendra l'argent? Comment ces gens feront-ils? Ils vivent d'un chèque à l'autre.

M. Beugin : Je pense que si vous envoyez des chèques trimestriels aux ménages vivant d'un chèque à l'autre pour compenser au minimum les frais qu'ils paieront à cause de la tarification du carbone, ils seront quand même incités à réduire leurs émissions s'ils le peuvent. S'ils ne le peuvent pas, ils ne verront pas de différence.

Le sénateur Neufeld : Avez-vous des chiffres réalistes qui montrent qu'un chèque trimestriel paiera la différence de ce qu'il en coûtera pour chauffer sa maison, l'entretenir, changer les systèmes et faire tout le nécessaire?

M. Beugin : L'Alberta a réalisé cette analyse pour les ménages moyens auxquels elle envoie des chèques trimestriels; elle se trouve sur son site web au sujet de la tarification du carbone. Une telle analyse peut être faite.

Les autres approches visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre comportent aussi des coûts. Par exemple, si vous choisissez plutôt de régler le problème au moyen de la réglementation, ce sera tout de même les ménages qui finiront par payer, d'une façon ou d'une autre. Les coûts seront supportés

ultimately be borne by either investors or workers, and those costs would be higher.

Achieving our targets, which we have all agreed we want to do, would cost more using regulations than it would using carbon pricing. Analysis we did about three years ago in the context of 2020 targets — not 2030 targets — said that using an inflexible regulatory approach rather than carbon pricing would be 3.8 per cent of GDP more expensive than using carbon pricing.

You could do better than that. That would be the worst case using very inflexible regulations. You could drive better outcomes with more flexible approaches, but you will never do as well as carbon pricing. You will never get costs down to where carbon pricing will take them. If you want to achieve targets, then some costs are part of the equation, but so are the benefits of emissions reductions, and better lower costs than higher costs.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Thank you for being here today. In your presentation, you mention what I call idealistic scenarios, suggesting that if we head in a given direction, everything will get settled, and on the other hand, there are very pessimistic ones that suggest that we will never get there in any case. In your opinion, carbon pricing is a solution that allows governments to set priorities, for instance, by increasing the gross domestic product rather than by redistributing the revenues to poorer families. According to priorities set by governments, we will be able to evaluate a certain number of things, but there are also some unknowns regarding the way in which technology will evolve. And part of that cannot be evaluated at this time. Did I understand you correctly?

[*English*]

Mr. Beugin: Yes, I would agree with that in broad strokes. I think it's important to remember that the primary point of the carbon price is not the revenue. The primary point is the incentive that we create to change behaviour and change incentives and incent innovation over time.

The revenue is the secondary benefit that exists, and that is where the discretion lies with the provinces, where there are different approaches that can be taken with different priorities. I agree that can be customized according to local priorities and context.

The Chair: Thank you.

For the last portion of this meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, we are continuing our study on Part 5 of Bill C-74.

soit par les investisseurs, soit par les travailleurs, et ils seront plus élevés.

Il serait plus coûteux d'atteindre nos objectifs — et nous voulons tous les atteindre — au moyen de la réglementation qu'avec la tarification du carbone. Une analyse que nous avons faite il y a environ trois ans par rapport aux objectifs de 2020 — pas ceux de 2030 — a montré qu'adopter une approche réglementaire rigide coûterait 3,8 p. 100 du PIB de plus que la tarification du carbone.

Vous pourriez faire mieux. Ce résultat représente le pire des cas et il serait obtenu avec des règles très rigides. Vous pourriez obtenir de meilleurs résultats en employant des approches plus souples, mais vous ne feriez jamais aussi bien qu'avec la tarification du carbone. Vous ne réussiriez jamais à fixer des coûts aussi bas qu'avec la tarification du carbone. L'atteinte des objectifs implique des coûts, mais elle comporte également des avantages liés à la réduction des émissions, et des coûts faibles sont préférables à des coûts élevés.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Merci d'être ici aujourd'hui. Dans votre présentation, vous dites qu'on a d'un côté ce que j'appelle les scénarios idéalistes, à savoir que si on va de ce côté, tout sera réglé, et de l'autre, ceux qui sont très pessimistes, qui disent qu'on n'y arrivera pas de toute façon. À votre avis, la tarification du carbone est une solution qui permet aux gouvernements d'établir leurs priorités, par exemple, en augmentant le produit intérieur brut plutôt qu'en redistribuant les recettes aux familles moins riches. Selon les priorités que les gouvernements se fixeront, on pourra évaluer un certain nombre de choses, mais il y a aussi des inconnus par rapport à la façon dont la technologie évoluera. Et il y a une partie de cela qu'on ne peut pas évaluer à ce moment-ci. Ai-je bien compris?

[*Traduction*]

M. Beugin : Oui, j'approuve généralement ce que vous dites. Je pense qu'il est important de se rappeler que le but premier de la tarification du carbone, ce ne sont pas les recettes. Le but premier, c'est d'encourager les gens à modifier leur comportement et de stimuler l'innovation avec le temps.

Les recettes constituent un avantage secondaire, et c'est sur ce plan que les provinces ont de la liberté; c'est là qu'on peut adopter différentes approches selon les priorités. Je suis d'accord sur le fait qu'elles peuvent être adaptées en fonction des circonstances et des priorités locales.

La présidente : Merci.

Pour la dernière partie de la réunion du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, nous poursuivons notre étude sur la partie 5 du projet de loi C-74.

We now welcome Nathalie Chalifour, Associate Professor, Faculty of Law, Common Law Section, University of Ottawa. Thank you very much for joining us. We'll invite you to proceed with your statement, and we'll follow it with some questions and answers.

[*Translation*]

Nathalie Chalifour, Associate Professor, Faculty of Law, Common Law Section, University of Ottawa, as an individual: Thank you for your invitation this morning. I hope my appearance will be useful. Although I am French-speaking, I will be making my presentation in English. Afterwards, I can answer your questions in both languages.

[*English*]

I'm an associate professor in the Faculty of Law at the University of Ottawa, just around the corner. I have my JD from the University of Western Ontario, and a masters and PhD in law from Stanford University.

I have been working, teaching and researching in the area of environmental law and policy for about 25 years, and in the last five to 10 years I have been focusing a fair bit on climate law and policy, largely in Canada with some focus on carbon pricing, including its constitutionality.

I've written fairly extensively on a number of topics, including energy governance, environmental taxation, enforcement of carbon pricing, fairness of carbon pricing and constitutionality, which I understand is the reason I was invited to speak to you today.

I'm going to spend a couple of minutes explaining the analysis I've done and answer whatever questions I can.

In a nutshell, in the analysis I've done on the constitutionality of carbon pricing, I've looked at both provincial and federal policies. Both my analyses, which I've published, were done prior to this piece of legislation that is very recent. I can speak to the analysis I did before then, although I have looked at the current proposal.

The analysis I have done on the constitutionality of carbon pricing at the federal level has led me to conclude that Parliament would have constitutional authority to enact what it is proposing to do here. However, this does not undermine the very considerable constitutional authority that provinces have. Provinces have a lot of jurisdiction to legislate on a variety of matters relating to climate policy, including their own internal carbon-pricing policies. But as currently proposed, in my view, the federal law does have constitutional authority.

Nous accueillons maintenant Mme Nathalie Chalifour, professeure agrégée à la faculté de droit, Section de common law, de l'Université d'Ottawa. Merci beaucoup de vous joindre à nous. Nous vous invitons à faire votre déclaration préliminaire, après quoi nous passerons à la période de questions.

[*Français*]

Nathalie Chalifour, professeure agrégée, faculté de droit, Section de common law, Université d'Ottawa, à titre personnel : Merci de votre invitation ce matin. J'espère que ma comparution vous sera utile. Bien que je parle français, je vais faire ma présentation en anglais. Je pourrai ensuite répondre à vos questions dans les deux langues.

[*Traduction*]

Je suis professeure agrégée à la faculté de droit de l'Université d'Ottawa, située à deux pas d'ici. Je détiens un doctorat en sciences juridiques de l'Université Western Ontario, ainsi qu'une maîtrise et un doctorat en droit de l'Université Stanford.

Je travaille, j'enseigne et je fais de la recherche dans le domaine du droit et de la politique de l'environnement depuis environ 25 ans. Au cours des 5 à 10 dernières années, je me suis concentrée notamment sur le droit et la politique en matière de climat, principalement au Canada, en accordant une attention particulière à la tarification du carbone, y compris à sa constitutionnalité.

J'ai écrit assez abondamment sur nombre de sujets, y compris la gouvernance du secteur énergétique, l'écofiscalité, l'application de la tarification du carbone, l'équité de la tarification du carbone et la constitutionnalité. Je crois comprendre que c'est de ce dernier sujet que j'ai été invitée à vous parler aujourd'hui.

Je vais prendre quelques minutes pour vous expliquer l'analyse que j'ai réalisée, puis je répondrai à vos questions.

En un mot, j'ai analysé la constitutionnalité de la tarification du carbone en me penchant sur les politiques provinciales et fédérales. Mes deux analyses, que j'ai publiées, ont été faites avant que soit présenté le projet de loi, qui est très récent. Je peux parler des analyses que j'ai réalisées avant le dépôt du projet de loi, mais j'ai aussi examiné la proposition à l'ordre du jour.

La conclusion que je tire de mon analyse de la constitutionnalité de la tarification du carbone par le gouvernement fédéral, c'est que le Parlement a le pouvoir constitutionnel de promulguer la mesure qu'il propose. Toutefois, cela ne diminue aucunement le pouvoir constitutionnel très important que détiennent les provinces. Les provinces ont le droit d'établir des lois sur une grande variété d'enjeux liés à la politique climatique, y compris leurs propres politiques en matière de tarification du carbone. Cependant, à

I thought I would take a couple of minutes to walk you through the analysis, but if you would prefer to go straight to questions, that would be fine as well.

The Chair: Walk us through your analysis, please.

Ms. Chalifour: I know that some of the members of the committee have law degrees and are familiar with this analysis, but for those of you who aren't, thankfully the analysis that's done on constitutionality is very straightforward in terms of its test; it's not straightforward in its application. But when a court is asked, as has been done recently in the reference challenge by Saskatchewan, to determine the constitutionality of a piece of legislation or even a provision within that legislation, the courts ask two questions.

First, they look at the piece of legislation and they say, "What is this about? What is the dominant purpose, the pith and substance?" They use the language of the legislation to try and ascertain what the law is really trying to do, what it's really about. And then the court says, "Now that we know what that law is meant to be about, what is the subject matter? What head of power does that fall under"?

As you know, the Constitution lists a number of powers in several key provisions, and the federal government has a residual power to legislate under peace, order and good government. Of course, that list of powers was enacted many years ago and doesn't include many of the subjects for which we have laws now provincially and federally. And so there is — what keeps us law professors in business — a very large body of jurisprudence or case law that interprets this division of powers in the context of modern realities.

The courts have developed a whole number of doctrines. I know you're all quite familiar with many of them, from cooperative federalism to others that have helped us to respect the huge regional diversity among provinces and territories in this country, as well as promoting national unity.

In terms of this analysis, to determine the purpose, they can look at the legislation itself and the words. They can look at the effects of the law surrounding policy discussions and even consider things like efficiency — which level of government is most effectively able to address an issue — and democratic values like accountability.

mon sens, sous sa forme actuelle, la loi fédérale est constitutionnelle.

Je pensais prendre quelques minutes pour vous expliquer l'analyse, mais si vous préférez passer tout de suite aux questions, je n'y vois pas d'objection.

La présidente : Je vous en prie, expliquez-nous l'analyse.

Mme Chalifour : Je sais que certains membres du comité ont un diplôme en droit, et qu'ils savent de quoi il retourne, mais pour ceux qui ne sont pas au courant, disons que, heureusement, l'analyse sur la constitutionnalité est relativement simple en ce qui concerne ses critères, mais elle ne l'est pas en ce qui concerne son application. Or, lorsque l'on demande à un tribunal de déterminer la constitutionnalité d'une loi ou même d'une disposition de cette loi — comme cela a été fait récemment dans le renvoi déposé par la Saskatchewan —, le tribunal pose deux questions.

Premièrement, il se penche sur la loi en cause et se demande ceci : « De quoi est-il question? Quel est le principal objet de cette loi, quel est son caractère véritable? » Il examine le libellé afin de cerner exactement ce que la loi essaie d'accomplir, ce sur quoi elle porte vraiment. Le tribunal se pose ensuite la question suivante : « Maintenant que nous savons de quoi il s'agit, en quoi la teneur de la loi consiste-t-elle? De quelle autorité cette loi relève-t-elle? »

Comme vous le savez, la Constitution énumère un certain nombre de pouvoirs relativement à plusieurs dispositions clés, et le gouvernement fédéral a le pouvoir résiduel de légiférer au nom de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement. Bien entendu, cette liste de pouvoirs est entrée en vigueur il y a de nombreuses années, et elle n'inclut pas un grand nombre des objets qui ont depuis été visés par des lois provinciales et fédérales. Par conséquent — et c'est ce qui fait que les professeurs de droit ne manquent jamais de travail —, il existe une jurisprudence ou un droit jurisprudentiel considérable pour interpréter cette division des pouvoirs dans le contexte des réalités actuelles.

Les tribunaux ont concocté une pléthore de concepts. Qu'il s'agisse de fédéralisme coopératif ou d'autre chose, je sais que vous connaissez très bien un bon nombre de ces concepts, ceux-là mêmes qui nous ont aidés à respecter les différences régionales énormes qui existent entre les provinces et les territoires de notre pays, et à promouvoir l'unité nationale.

Au moment de l'analyse, les tribunaux tentent de déterminer l'objet des mesures législatives en examinant la loi proprement dite et les termes utilisés. Ils peuvent tenir compte des effets qu'a pu avoir la loi dans le contexte de discussions stratégiques et même prendre en considération des choses comme l'efficacité — quel ordre de gouvernement est le mieux en mesure de régler un problème — et des valeurs démocratiques comme la responsabilité.

If we look at that test and we apply it to the current piece of legislation, Part 5 in particular, we see that the current government has stated the act's purpose to be to mitigate climate change through the pan-Canadian application of pricing mechanisms to a broad set of greenhouse gas emissions sources. And then if we look at the preamble, which I'm sure you've looked at in some detail, we see they focus on greenhouse gas mitigation as the purpose. They characterize the law as dealing with the unprecedented risk to the environment, human health and economic prosperity.

We also see an emphasis on the national and international dimensions of the problem, including Canada's participation in the global climate regime and a recognition that all levels of government have a role to play and must cooperate.

When you look at that purpose and you see it is about mitigating greenhouse gas emissions, then you say what heads of power authorize that? That's where it becomes a little bit more complicated because there is no head of power that says environmental pollution or carbon pricing or climate change or anything of the sort. Neither, of course, is there a head of power that specifically says food and drugs, health and other policies for other areas for which we have shared jurisdiction.

My analysis has gone through the heads of powers, and a lot of other people are writing on this as well and working on this.

The main areas of power that would likely justify the federal legislation are criminal law and the national concern branch of peace, order and good government.

Most people, when they think about carbon pricing and carbon taxes in particular, turn right away to the taxation power as a source of authority. And it is quite possible that taxation powers, both provincially and federally, could authorize carbon-pricing legislation, but in the federal context, taxation constitutionally is usually something meant to raise revenue and something made for general purposes, revenue raising outside of a regulatory scheme. So constitutionally, the carbon-pricing legislation would not likely be justified as a tax unless the courts expand their interpretion of past jurisprudence. That said, I think there's a strong reason for the law to be justified under the national concern branch of POGG, peace order and good government, or under criminal law.

Si l'on essaie d'appliquer le critère aux dispositions législatives à l'ordre du jour, surtout en ce qui concerne la partie 5, nous pouvons voir que le gouvernement actuel a établi que l'objet de la loi est l'atténuation des changements climatiques par l'application pancanadienne de mécanismes de tarification du carbone aux grandes sources d'émissions de gaz à effet de serre. Un coup d'œil au préambule — que vous avez examiné par le menu détail, j'en suis convaincue — nous permet de confirmer que l'objet de la loi est effectivement l'atténuation des gaz à effet de serre. Il est donc établi que la loi traite du risque sans précédent qui pèse sur l'environnement, la santé des personnes et la prospérité économique.

Nous voyons également que l'accent est mis sur les dimensions nationales et internationales du problème, notamment la participation du Canada au régime climatique mondial, et la reconnaissance du fait que tous les ordres de gouvernement ont un rôle à jouer et qu'ils doivent coopérer.

Après avoir établi que l'objet de la loi est l'atténuation des émissions des gaz à effet de serre, vous devez répondre à la question suivante : de quels chefs de compétence s'agit-il? C'est à partir de là que les choses se compliquent un peu, car il n'existe aucun chef de compétence qui traite de pollution environnementale, de tarification du carbone, de changements climatiques ou de quoi que ce soit de semblable, comme il n'y a pas non plus de chefs de compétence précis au sujet des aliments et de drogues, de la santé ou en ce qui concerne les politiques d'autres domaines où les compétences sont partagées.

Mon analyse a fait le survol des chefs de compétence, et une foule d'autres personnes se sont penchées là-dessus et ont écrit des choses à ce sujet.

Les principaux chefs de compétence vraisemblablement aptes à justifier la loi fédérale sont le droit criminel et le souci d'ordre national touchant à la paix, à l'ordre et au bon gouvernement.

Quand ils pensent à la tarification du carbone et aux taxes sur le carbone en particulier, la plupart des gens se tournent tout de suite vers le pouvoir fiscal comme source d'autorité. Il est de surcroît très possible que les pouvoirs de taxation — tant à l'échelon provincial que fédéral — puissent autoriser la législation sur la tarification du carbone, mais dans le contexte fédéral, la taxation est constitutionnellement considérée comme un moyen de générer des recettes et comme quelque chose que l'on instaure à des fins générales, pour générer des recettes à l'extérieur du cadre réglementaire. Par conséquent, sur le plan constitutionnel, il y a peu de chance que la loi sur la tarification du carbone soit justifiée comme étant une taxe, à moins que les tribunaux n'élargissent leur interprétation de la jurisprudence passée. Cela dit, je crois qu'il y a de fortes chances que la loi soit justifiée en vertu du souci d'ordre national au chapitre de la paix, de l'ordre et du bon gouvernement, ou aux termes du droit criminel.

Recent case law has interpreted the criminal law power, which is very interesting. Criminal law doesn't sound to most Canadians like a justification for environmental legislation, but numerous decisions, including Supreme Court decisions, have confirmed our criminal law power is very broad in Canada. It is an authority for a wide range of regulatory measures that address an important public purpose, including environmental protection. The courts have been explicit about environmental protection being part of the criminal law power.

I can speak to some of the tests and some of the nuances in questions on both POGG and national concern or criminal law, but maybe for now I can just speak to the recent *Syncrude* decision on the constitutionality of federal carbon regulations on renewable fuel.

Syncrude challenged the constitutionality of the regulations. Under the Canadian Environmental Protection Act there are federal regulations that require a minimum content of renewable fuel in diesel and gasoline — 2 and 5 per cent respectively. So Syncrude said, "That's not constitutional. That's outside the jurisdiction of Parliament; this is more of a provincial matter." But the Federal Court Trial Division, upheld by the Court of Appeal, found that it's very valid federal criminal legislation. It is addressing environmental pollution, which we have unanimously held time and again is a valid criminal purpose in federal criminal law.

Also most importantly, and why I think this is important in the context of carbon pricing, Syncrude was arguing that this is an economic measure, something that belongs in the provinces. And the Federal Court said it can be valid federal law, because criminal law is not just about the Criminal Code. It's law that attempts to change behaviour, and the renewable fuel regulations attempt to change behaviour in persons and the economy.

So while Syncrude tried to characterize this as an economic incentive and a measure to change behaviour that was outside of federal authority, the court strongly and unanimously held it to be criminal law, saying, "Well, that is what criminal law is meant to do; it's meant to change behaviour, and the 'how you do it' is not our business in the courts. That's for the government to decide."

Le droit jurisprudentiel récent a donné une interprétation très intéressante du pouvoir en matière de droit criminel. Pour la plupart des Canadiens, le droit criminel ne semble pas être en mesure de servir de justification pour des lois environnementales, mais de nombreuses décisions — y compris des jugements de la Cour suprême — ont confirmé le caractère très large du droit criminel au Canada. Le droit criminel fait autorité pour une vaste gamme de mesures réglementaires portant sur des questions publiques de grande importance, dont la protection de l'environnement. Les tribunaux ont été explicites : la protection de l'environnement fait partie du droit criminel.

Je pourrais parler de certains des critères et de certaines des nuances qui s'appliquent au droit criminel ou au souci d'ordre national en matière de paix, d'ordre et de bon gouvernement, mais pour le moment, je vais plutôt parler de la récente décision *Syncrude* au sujet de la constitutionnalité de la réglementation fédérale au sujet de la tarification du carbone sur le carburant renouvelable.

Syncrude a contesté la constitutionnalité du règlement. Aux termes de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, il existe des règlements fédéraux qui exigent une teneur minimale en carburant renouvelable dans le diesel et l'essence, soit 2 et 5 p. 100 respectivement. Syncrude a donc allégué que cela n'était pas constitutionnel, et que cela ne relevait pas du Parlement, mais bien du pouvoir provincial. Sauf que la première instance de la Cour fédérale a établi qu'il s'agissait d'une législation fédérale tout à fait valide en matière criminelle, une décision qu'a maintenue la Cour d'appel. La réglementation s'attaque à la pollution environnementale, qui, à maintes occasions, a été reconnue de façon unanime comme ayant un dessein criminel aux termes du droit criminel fédéral.

Toutefois, dans le contexte de la tarification du carbone, ce qu'il y a de plus important dans cette affaire, c'est que Syncrude alléguait qu'il s'agissait d'une mesure économique, c'est-à-dire de quelque chose qui devrait relever des provinces. La Cour fédérale a rétorqué que cela pouvait être une disposition législative fédérale valide, attendu que le droit criminel ne porte pas uniquement sur les dispositions du droit criminel. Il s'agit d'une disposition législative qui tente de changer les comportements, et le Règlement sur les carburants renouvelables essaie de modifier le comportement chez les personnes et au sein de l'économie.

Par conséquent, lorsque Syncrude a tenté de décrire cela comme étant une mesure incitative à caractère économique, et comme une mesure visant à modifier les comportements, mais dans un domaine où le gouvernement fédéral n'avait pas de compétence, la cour a soutenu avec conviction et de façon unanime que cela faisait partie du droit criminel, affirmant que c'était la raison d'être même du droit criminel que de modifier les comportements, et que la façon d'y arriver n'était pas l'affaire des tribunaux, mais bien celle du gouvernement.

They gave the analogy of tobacco and noted that federally we have laws that relate to marketing and packaging of tobacco and cigarettes. The court said, “We don’t criminalize smoking. We can’t do that, just like we wouldn’t criminalize the use of fossil fuels. But we can send an important signal through a piece of legislation that would change behaviour and essentially discourage the activity that we want to discourage.”

La cour a fait un parallèle avec le tabac en soulignant que nous avons des lois fédérales pour encadrer la commercialisation et l’emballage du tabac et des cigarettes. La cour a dit : « Nous ne criminalisons pas le fait de fumer. C’est quelque chose que nous ne pouvons pas faire, comme nous ne pourrions pas criminaliser l’utilisation de carburants fossiles. Sauf que nous pouvons nous servir de mesures législatives pour communiquer un message important qui changera les comportements et qui, essentiellement, dissuadera les parties concernées de pratiquer l’activité que nous cherchons à décourager. »

Perhaps I’ll leave it at that and let you ask whatever questions you may. I will do my best to answer them.

Je crois que je vais m’arrêter là afin de vous permettre de me poser les questions que vous souhaitez me poser. Je vais tenter d’y répondre de mon mieux.

The Chair: Thank you. I learned today.

La présidente : Merci. J’ai appris des choses aujourd’hui.

Senator Patterson: Thank you for the presentation.

Le sénateur Patterson : Merci de votre exposé.

I’m not going to ask about the constitutionality. I have a question to ask you, as a legal expert, about the challenge that I think we face with this legislation in that it’s enabling legislation that allows for a regulatory regime to be set up. We hope that industry will be consulted, and we hope that the officials will get it right, but we’re basically passing enabling legislation if we pass this legislation.

Je vais vous poser une question sur la constitutionnalité. Je m’adresse à la spécialiste du droit que vous êtes. Il s’agit du problème que ces dispositions législatives nous posent, c’est-à-dire le fait qu’il s’agisse d’une loi habilitante qui permettra la mise sur pied d’un régime de réglementation. Nous espérons que l’industrie sera consultée et que les fonctionnaires vont faire les choses comme il se doit, mais le fait d’adopter ce projet de loi signifie essentiellement l’adoption d’une loi habilitante.

Is there a role for Parliament in the scrutiny of regulations, when various industries — we’ve heard from the mining industry, and the other day from the airline industry — are telling us, “We’re having frustrations with our interface with officials. They don’t seem to adequately take into account our concerns.”

Le Parlement a-t-il un rôle à jouer dans l’examen de la réglementation, lorsque diverses industries — nous avons entendu l’avis de l’industrie minière et, l’autre jour, celui de l’industrie du transport aérien — nous disent avoir de la difficulté à interagir avec les représentants du gouvernement, alléguant que ces derniers ne semblent pas tenir compte de leurs préoccupations?

As legislators, how do we insert ourselves into oversight of that process?

En tant que législateurs, comment pouvons-nous nous insérer dans la supervision de ce processus?

Ms. Chalifour: Great question. I think in many ways you have better answers than I do on that, in that I think parliamentary oversight and executive oversight of consultations on regulations are really important. In terms of what you’ve been doing here in committee and what all the other committees are doing in terms of hearing the views of so many different stakeholders, being open to hearing those, to looking for the best solutions, I think that’s exactly the right approach. I would hope that all the stakeholders would feel that they’re getting heard and that they have an adequate ability to engage — not just at the level of the enabling legislation, as you mentioned, but also at the regulatory level, where the details are often determined. I think that’s really important and hopefully something that will continue through the regulatory process.

Mme Chalifour : C’est une excellente question. Je crois que, pour toutes sortes de raisons, vous êtes mieux placé que moi pour répondre à cela. Je crois toutefois que la surveillance parlementaire et la supervision de la part de l’exécutif à l’égard des consultations sur les règlements sont vraiment importantes. Je pense que ce qui se fait ici et dans les autres comités est exactement l’approche qui convient : recueillir les points de vue de toutes ces différentes parties concernées, prêter l’oreille à ces opinions, rechercher les solutions optimales, et cetera. J’espère que toutes les parties concernées comprendront qu’on les écoute et qu’elles ont la possibilité de participer au processus, et pas seulement en ce qui concerne la loi habilitante, mais aussi sur le plan réglementaire, c’est-à-dire là où, bien souvent, les détails sont fixés. Je crois que cela est vraiment important, et j’ose espérer que c’est quelque chose qui va se poursuivre tout au long du processus d’élaboration de la réglementation.

Senator Wetston: I'm going to ask you a constitutional question. I'm sure this committee is tired of my saying this, but I was involved in *City National Leasing*, as well as the securities reference. I cannot in any way rationalize the way in which the Supreme Court managed the second branch of the trade and commerce power, as well as not relying on that. They didn't rely on the second branch because it wasn't argued; it was argued as the general trade and commerce power. For the life of me, I'm still trying to figure that out.

Do you have any of thoughts about that? Maybe it's not relevant to this discussion, but I would sure like to hear it anyway.

Ms. Chalifour: I think a lot of people were perplexed by that decision, very much so. For those of you who aren't familiar with it, the trade and commerce power in Canada has been interpreted very narrowly, over and over again, and there seems to be a huge reticence on the part of the courts to support parliamentary legislation that would regulate a particular industry. That seemed to really come out in both of those decisions that you referenced, that they don't want to see legislation dealing with a particular industry — outside, of course, the scope of explicit federal jurisdiction over that.

Again, coming at it from the climate perspective and the carbon-pricing policy, when I've written and talked to others about this, I've always emphasized that if Parliament is to have a role in this — and I think it has a very important role to play — it needs to focus on the GHG component of industrial activity and not a particular sector, other than perhaps with spending, on particular technologies. That's how I see that reconciled.

That said, in terms of the branch of the trade and commerce power that deals with interprovincial trade and interprovincial commerce, there we've had, I think, more generous interpretations of the power. I think either one of those branches would be justifications for the trading components of a federal cap-and-trade program, were it ever to be proposed.

Senator Wetston: Less constitutional: I think in the past you've written about the impact of carbon pricing on disadvantaged groups. You've also written or discussed carbon taxes from a feminist perspective. Can you elaborate on your views on both of those, and how the implementation of this regime would affect both groups? I don't know whether feminists are a group or not, but I think you know what I mean.

Le sénateur Wetston : Je vais vous poser une question d'ordre constitutionnel. Je suis certain que mes collègues sont las de me voir revenir là-dessus, mais j'ai pris part à l'affaire *City National Leasing*, ainsi qu'au renvoi sur les valeurs mobilières. Je n'arrive absolument pas à m'expliquer comment la Cour suprême a géré le second volet de la compétence en matière d'échanges et de commerce, sans toutefois s'y appuyer. Elle ne s'est pas appuyée sur ce second volet parce qu'il n'a pas été étayé; le volet a été présenté comme étant une compétence générale en matière d'échanges et de commerce. J'essaie encore de comprendre ce qui est arrivé.

Avez-vous quelque chose à me dire à cet égard? Ce n'est peut-être pas un sujet pertinent dans la discussion actuelle, mais j'aimerais quand même entendre votre point de vue sur la question.

Mme Chalifour : Je crois que cette décision a laissé beaucoup de gens perplexes, très perplexes. Pour ceux d'entre vous qui n'ont pas suivi l'affaire, disons qu'au Canada, la compétence en matière d'échanges et de commerce a maintes fois été interprétée de manière très étroite, et les cours semblent très réticentes à appuyer des mesures législatives parlementaires qui tenteraient de réglementer une industrie donnée. C'est quelque chose qui a transparu de façon évidente dans les deux décisions dont vous avez parlé : en dehors de la compétence fédérale explicite qui s'appliquerait à ce domaine, on ne veut pas de mesures législatives qui cibleraient une industrie particulière.

Dans le contexte du climat et de la tarification du carbone, comme je l'ai souvent écrit et comme je l'ai souvent dit à d'autres, j'ai toujours maintenu que si le Parlement devait avoir un rôle à jouer là-dedans — et je crois qu'il s'agirait d'un rôle de très grande importance —, il devait se focaliser sur la composante « gaz à effet de serre » de l'activité industrielle et non sur un secteur particulier ou des technologies particulières, à part, peut-être, en ce qui concerne les dépenses. Voilà comment j'arrive à concilier les choses.

Cela dit, pour ce qui est du volet des échanges et du commerce qui a trait aux échanges interprovinciaux et au commerce interprovincial, je crois que la compétence a été interprétée de façon moins étroite. Je crois que l'un ou l'autre de ces volets serait en mesure de servir de justification pour la composante « échange » d'un programme de plafonnement et d'échange, si un tel programme devait un jour être proposé.

Le sénateur Wetston : Sur une note moins constitutionnelle : je crois que vous avez déjà écrit des choses au sujet de l'incidence que la tarification du carbone aura sur les groupes désavantagés. Verbalement ou par écrit, vous avez aussi parlé de la taxe sur le carbone dans une perspective féministe. Pouvez-vous nous donner des détails sur vos réflexions à l'égard de ces deux sujets, ainsi que sur l'incidence que l'instauration de ce régime risque d'avoir sur ces deux groupes? Je ne sais pas si les

Ms. Chalifour: It's a perspective, yes. I appreciate the question, because I've been listening to some of the other testimony.

One of the things that has been really challenging in writing in this area is that I'm a firm proponent of carbon-pricing policies, but they need to be fairly designed. I agree with what the earlier witnesses have said in terms of its efficiency.

That said, because I have taken a very strong focus on fairness and impacts on vulnerable communities, it's all in the design. The devil really is in the details. I think that what tends to not get heard when we hear concerns about Fred and Martha, and some of the very valid concerns about the costs that this could impose on vulnerable populations, is that we have to take into account the cost of inaction. We have to take into account that it's the vulnerable communities that are going to be the most impacted by the effects of climate change, which I think is why we need to be proactive in trying to address it.

Just turning back to the details, it's in the design. Because I've looked at it through the lens of fairness and justice for vulnerable communities, I think the design has to take into account things like income, rural location and ability to adapt. As you said, in the winter in Nunavut, you can't get on a bike. Women who have caregiving responsibilities can't necessarily take public transit because they may be trying to drive kids to school or caring for aging parents.

Those are the kinds of factors that simply, in my view, need to be brought into the design. They're not a reason to scrap carbon pricing. They're meant to be brought into the thoughtful use of revenues to make sure that when that revenue comes in, we make sure those different issues and perspectives are considered and addressed.

Senator Wetston: And feminism?

Ms. Chalifour: Same thing. First of all, we know that climate change is a gendered issue in developing countries. Is it in northern countries as well? I was part of a project where lots of scholars from industrialized countries looked at the question. While it's not nearly as blatant an issue in a northern context, it certainly still is relevant.

féministes sont considérées comme un groupe ou pas, mais je crois que vous comprenez le sens de ma question.

Mme Chalifour : C'est une perspective, effectivement. J'apprécie la question, car j'ai écouté ce qui s'est dit dans certains des autres témoignages.

L'une des raisons pour lesquelles il m'a été vraiment difficile d'écrire à ce sujet, c'est le fait que je suis une fervente défenseure des politiques de tarification du carbone, mais que je crois qu'elles doivent être bien conçues. Je suis d'accord avec ce qu'ont dit les témoins qui m'ont précédée à propos de l'efficacité.

Cela dit, comme j'ai beaucoup insisté sur le caractère équitable de l'application de la taxe et sur les répercussions à l'égard des communautés vulnérables, je suis d'avis que tout est une question de conception. Le diable est vraiment dans les détails. Je crois que ce que l'on a tendance à oublier lorsque nous entendons ces inquiétudes au sujet de Fred et Martha, ainsi que les préoccupations tout à fait valables au sujet des coûts que cela pourrait imposer aux populations fragilisées, c'est qu'il faut toujours tenir compte du coût de l'inaction. Nous devons tenir compte du fait que ce sont les collectivités vulnérables qui seront les plus touchées par les effets des changements climatiques, ce qui, je pense, est la raison pour laquelle nous devons être proactifs en essayant d'y remédier.

Revenons-en aux détails : tout est dans la conception. Comme j'ai envisagé la chose sous l'angle de l'équité et de la justice à l'égard des communautés vulnérables, je crois que la conception doit tenir compte de choses comme le revenu, le contexte rural, le cas échéant, et la capacité d'adaptation. Comme vous l'avez dit, lorsque c'est l'hiver au Nunavut, on ne peut pas circuler à vélo. Les femmes qui ont des responsabilités en matière de prestation de soins ne peuvent pas nécessairement utiliser le transport en commun, attendu qu'elles pourraient avoir à conduire les enfants à l'école ou à s'occuper de leurs parents vieillissants.

Voilà les types de facteurs qui devraient selon moi être intégrés à la conception. Ils ne fournissent pas une raison pour laisser tomber la tarification du carbone. Ces facteurs doivent orienter la façon dont les recettes seront utilisées : nous devons nous assurer que ces différents problèmes et ces différents points de vue seront pris en compte lorsque les recettes commenceront à s'engranger.

Le sénateur Wetston : Et qu'en est-il du féminisme?

Mme Chalifour : C'est le même principe. Tout d'abord, nous savons tous que, dans les pays en développement, les changements climatiques amènent leur lot de problèmes sexospécifiques. Est-ce aussi le cas dans les pays du Nord? Un projet auquel j'ai participé en compagnie de nombreux autres universitaires de pays industrialisés s'est intéressé à cette question. Bien que le problème ne soit pas aussi évident dans un

Addressing it, again, comes down to design. It comes to things like recognizing that women, on average, still make less money. So if a policy is regressive, then we need to take that into account and not create a double burden of regressivity for those populations. It's in the design, not setting aside carbon pricing.

Senator Wetston: My colleague Senator Patterson has been discussing this today, that design will more likely find itself in the regulations rather than in the implementation of legislation. I suspect you would be very interested, then, in what those regulations say, as this committee might be. Would you agree with that comment?

Ms. Chalifour: I think so, although I think it does boil down to revenue. I think ultimately it's how the revenue is going to be used. So if those are choices that are made through regulatory processes or otherwise, that's where I think the real impacts are going to be determined, and in the asking of the question and the design.

Senator Massicotte: As you know, for the federal program, the revenues go back to the provinces, those who participate. So the solution, like you said, is how to design a revenue base on a provincial level. But it's kind of a divide-and-conquer strategy, given that it's not a federal political decision; it's provincial. However, the provinces are not coming forward with the solutions in terms of how they allocate the revenue to compensate for those people who are vulnerable.

It seems like they're playing cat and mouse. They're not talking about it. They've sort of disappeared on the issue, probably because they would prefer to have total discretion in how they use the money without having public debate on a national basis. Because of the separation of power, they seem to be getting away with it, without coming back with the proper design to make sure we compensate for those people who are vulnerable in terms of the increased cost of the carbon tax.

Do you have any comment on that?

Ms. Chalifour: Constitutionally, because of our Charter as well, we do have obligations to make sure that we essentially respect equality rights across the country. So, while I think the provinces appreciate the flexibility and, as the previous witness was commenting, different choices have been made in different contexte nordique que dans celui des pays en développement, il n'en est pas moins pertinent.

Encore une fois, pour remédier à ce problème, il faut se rapporter à la conception. Nommément, il s'agit de reconnaître que les femmes ont, en moyenne, moins d'argent que les hommes. Par conséquent, dans le contexte d'une politique régressive, il conviendra de tenir compte de cela afin d'éviter de créer un double fardeau régressif pour ces populations. Il ne s'agit pas de mettre de côté la tarification du carbone : tout est dans la conception.

Le sénateur Wetston : Mon collègue, le sénateur Patterson, a avancé aujourd'hui que la conception allait vraisemblablement se jouer davantage dans la réglementation que dans la mise en œuvre de la loi. Dans cette optique, je présume que vous serez, à l'instar du comité, très curieuse de savoir en quoi consistera cette réglementation. Êtes-vous d'accord avec cette observation?

Mme Chalifour : Je crois que oui, même si je pense que la question fondamentale est celle des recettes. En fin de compte, je crois que ce qui importe, c'est ce que l'on fera des recettes. Par conséquent, je pense que si ces choix doivent passer par des processus réglementaires ou autres, c'est à cette étape que seront déterminés les vrais effets, comme ils le seront aussi au moment de poser la question et au stade de la conception.

Le sénateur Massicotte : Comme vous le savez, les recettes engendrées par le programme fédéral seront remises aux provinces, c'est-à-dire à celles qui y participent. Donc, comme vous le dites, il ne reste qu'à déterminer la façon de concevoir l'assiette de revenus à l'échelle provinciale. Mais la stratégie consiste un peu à diviser pour mieux régner, étant donné qu'il ne s'agit pas d'une décision politique du gouvernement fédéral, mais plutôt des gouvernements provinciaux. Toutefois, les provinces ne présentent pas leur solution quant à la façon dont elles affecteront ces recettes pour dédommager leurs citoyens vulnérables.

Les provinces semblent jouer au chat et à la souris à cet égard. Elles ne parlent pas de cet enjeu. En quelque sorte, elles évitent de se manifester à cet égard, probablement parce qu'elles préféreraient disposer d'une marge de manœuvre complète quant à la façon dont elles utiliseront cet argent, sans que cela fasse l'objet d'un débat public à l'échelle nationale. En raison de la séparation des pouvoirs, elles semblent s'en tirer sans avoir à présenter les mesures qu'elles prendront pour s'assurer que nous dédommageons les personnes vulnérables pour la hausse de leurs coûts entraînée par la taxe sur le carbone.

Avez-vous des observations à formuler à ce sujet?

Mme Chalifour : D'un point de vue constitutionnel, la Charte nous oblige à nous assurer que nous respectons essentiellement les droits à l'égalité des citoyens des quatre coins du pays. Par conséquent, bien qu'à mon avis, les provinces se réjouissent de la marge de manœuvre dont elles bénéficient et que, comme le

jurisdictions with how to use revenue, I think it comes down, of course, to political priorities and to what's important in that jurisdiction. But I would see a really important role, at the parliamentary level and at the federal level, for a set of guidelines and a set of considerations, the way that we have for national water-quality standards or similar kinds of guidelines, to make sure those things are taken into consideration.

Senator Massicotte: Thank you.

[*Translation*]

Senator Dupuis: I was trying to find section 15(2) of the Canadian Charter of Rights and Freedoms. My question is related to your reply on government priorities for spending the revenue. Could there be guidelines about the use of those revenues by the provinces that would encourage adopting social programs to benefit underprivileged groups? This is already a part of the Canadian Charter of Rights and Freedoms and applies to the federal government as well as to the provincial ones.

Ms. Chalifour: That could be a very interesting option. Thank you for your question. On the matter of guidelines or advice regarding expenditures, I think these are political questions that will probably be called into question by the jurisdictions. It's a good idea to provide analyses, advice, and possible solutions. When gender-based budget analyses are done, for instance, those issues can be raised at the outset, when the policies are implemented.

There are a lot of questions about competitiveness or the effectiveness of the measures. There could be some compromises. Some of this income could be invested in day care programs or other initiatives, aside from green investments, but it would have consequences on the cost of carbon pricing. So these are costs that must be taken into account.

We have to think about the costs we want to include in this analysis. We can talk about the effectiveness of our approach on climate change. But we must also take into account the cost of inaction and the social costs. According to economists, it's not always that effective to do it that way. It becomes a matter of political choices.

[*English*]

Senator Neufeld: I agree that Fred and Martha have been left out of the equation of what it is actually going to cost them at the end of the day. We had the last witness say, "Well, on average, you can do this, and you send a quarterly cheque back." Although that's nice, it usually doesn't cover the real cost. It

témoin précédent l'a indiqué, les provinces aient pris des décisions différentes quant à leur façon d'utiliser ces recettes, leurs choix découlent, selon moi, de leurs priorités politiques et des questions qui leur importent. Cependant, je considère que les parlementaires et le gouvernement fédéral devraient jouer un rôle vraiment important dans l'établissement d'un ensemble de lignes directrices et de facteurs à prendre en considération, comme vous l'avez fait pour les normes nationales sur la qualité de l'eau et des directives d'un genre semblable, pour vous assurer que certains facteurs sont pris en compte.

Le sénateur Massicotte : Merci.

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : J'essayais de retrouver le paragraphe 15(2) de la Charte canadienne des droits et libertés. Ma question est liée à votre réponse sur les priorités établies par le gouvernement quant à l'utilisation des revenus. Peut-on imaginer des lignes directrices selon lesquelles l'utilisation de ces revenus par les provinces favoriserait l'adoption de programmes de promotion sociale pour les groupes défavorisés? C'est déjà prévu par la Charte canadienne des droits et libertés et cela s'applique au gouvernement fédéral autant qu'aux gouvernements provinciaux.

Mme Chalifour : Cela pourrait être une option très intéressante. Je vous remercie de votre question. Lorsqu'on parle de lignes directrices ou de conseils en ce qui concerne les dépenses, je pense que ce sont des questions politisées qui seront sans doute remises en question par les juridictions. C'est une bonne idée de fournir des analyses, des conseils et des pistes de réflexion. Lorsqu'on fait des analyses budgétaires par genre, par exemple, ce sont des enjeux qui peuvent être soulevés dès la mise en œuvre des politiques.

On soulève souvent des questions sur la concurrence ou l'efficacité des mesures. Il peut y avoir des compromis. Peut-être qu'on investit certains de ces revenus dans des programmes de garde d'enfants ou dans d'autres initiatives que l'investissement vert, mais cela aurait des conséquences sur le coût de la tarification. Donc, ce sont des coûts dont il faut tenir compte.

Il faut réfléchir aux coûts que l'on veut inclure dans cette analyse. On peut parler de l'efficacité de notre approche en matière de changements climatiques. Il faut tenir compte des coûts de l'inaction et des coûts sociaux. Selon les économistes, ce n'est pas toujours aussi efficace de le faire ainsi. Cela devient des choix politiques.

[*Traduction*]

Le sénateur Neufeld : Je conviens que Fred et Martha ont été laissés pour compte dans la détermination de ce qui allait leur en coûter en fin de compte. Le dernier témoin a déclaré : « Eh bien, en moyenne, vous pouvez procéder ainsi et leur envoyer un chèque trimestriellement. » Bien que ce soit une bonne idée,

might cover part of the cost of the operation but not the replacement of equipment in older homes.

When you say you believe in carbon pricing and that we need to do it to reduce our emissions because, if we don't do it — you used the word "inaction" — there are some serious repercussions.

I don't disagree with that, to a degree, but we are 1.5 per cent, Canada as a whole, huge country, second-largest country in the world, 1.5 per cent of the total problem in the world. That's what we're told. We're also told that that's going to drop. That will drop, I guess, if we do something, but it will also drop as the rest of the world, the economies that want to have a lifestyle like ours, increase using fossil fuels. So we're going to be less. We could only be 1 per cent. Yet we've heard lots of people come and say that if, in fact, we do $50 a tonne or $100 a tonne, it's going have dramatic economic effects in our country.

I've also talked a lot about adaptation. I do think that we can reduce that 1.5 per cent down. We're good. We can all pat one another on the back as everybody is walking down the street without a job in a lot of parts of the country, but it's still going to happen.

Experts tell us that Canada will not meet its targets. The world will not meet its targets, many of the European countries. Germany is going back to coal. There are all kinds of things happening in the world. We're not going to meet our targets.

So I look at adaptation because I think it's going to happen in spite of all of the good intentions. Would you not think that that would be something we should be looking at seriously? I don't think any government has seriously looked at adaptation, other than after an event. "Okay, then we'd better adapt there." But adaptation is something that you do across the whole country, understanding that climate change is coming. Just saying that, if we don't reduce by 1.5 per cent, it's going to be terrible what's going to happen in Canada. What is your response to that?

Ms. Chalifour: There is a lot to your comment, so I will just try to address two points, briefly. They're really important points. You hear them a lot. Canada is such a small player. That's one perspective. At the same time, we're still in the top 10 to 12 emitters globally, and per capita we're very high. We're

habituellement, cela ne compense pas les coûts réels. Il se peut que cela couvre une partie des coûts d'exploitation, mais cela ne permettra pas de remplacer l'équipement des anciennes habitations.

Lorsque vous dites que vous croyez en la tarification du carbone et en la nécessité de mettre en œuvre cette mesure afin de réduire nos émissions, vous soutenez que, si nous ne le faisons pas — vous avez employé le mot « inaction » —, cela aura de graves répercussions.

Dans une certaine mesure, je n'en disconviens pas, mais nous, c'est-à-dire l'ensemble du Canada, dont la superficie est la deuxième en importance dans le monde, ne représentons que 1,5 p. 100 du problème planétaire. C'est ce qu'on nous a dit. On nous a également indiqué que ce pourcentage reculerait. Je suppose qu'il reculera si nous prenons des mesures, mais il reculera également quand le reste du monde, à savoir les économies qui souhaitent jouir d'un mode de vie semblable au nôtre, accroîtra sa consommation de combustibles fossiles. Par conséquent, notre contribution sera moindre. Elle pourrait s'élever à seulement 1 p. 100. Et pourtant, nous avons entendu un grand nombre de témoins nous dire que, si, en fait, nous adoptons une tarification de 50 ou 100 $ par tonne, cela aura des effets dramatiques sur l'économie de notre pays.

J'ai également parlé longuement de l'adaptation. Je crois que nous sommes en mesure de réduire notre contribution de 1,5 p. 100, parce que nous sommes efficaces. Les chômeurs de nombreuses régions du pays pourront tous s'en féliciter les uns les autres quand ils se croiseront dans la rue, mais cela se produira quand même.

Les experts nous disent que le Canada n'atteindra pas ses objectifs. Le monde entier, dont bon nombre de pays européens, n'atteindra pas ses objectifs. L'Allemagne recommence à utiliser le charbon. Toutes sortes de choses se produisent à l'échelle mondiale, et nous n'allons pas atteindre nos objectifs.

J'envisage donc l'adaptation, parce que je crois qu'en dépit de nos bonnes intentions, les changements climatiques surviendront. Ne pensez-vous pas que c'est une mesure que nous devrions envisager sérieusement? À mon avis, aucun gouvernement n'a sérieusement envisagé de s'adapter, sinon après coup. « D'accord. Dans ce cas, nous ferions mieux de nous adapter. » Toutefois, l'adaptation est une mesure à prendre à l'échelle nationale, en vue de comprendre les changements climatiques à venir. Comment peut-on réagir quand les gens se contentent de dire que, si nous ne réduisons pas nos émissions de gaz à effet de serre de 1,5 p. 100, le Canada fera face à une situation catastrophique?

Mme Chalifour : Il y a beaucoup à dire à propos de vos observations. Par conséquent, je m'efforcerai simplement d'aborder brièvement deux arguments. Ce sont des arguments très importants, qui sont cités fréquemment. Le Canada est un acteur qui joue un très petit rôle à cet égard. C'est une façon de

also a very privileged nation. If we just say, “This is too hard for us,” how can we then turn to others in the international community and say, “You should take action”? You have small island states that are making incredibly emotional appeals for action globally. I think, also, the global community has spoken in Paris. We’re going to each do our parts, and we’ve put in our targets and agreed to act, recognizing that that’s not going to solve climate change. If Canada meets 100 per cent of its targets, it’s not going to solve the whole problem, but we will be doing our part.

voir les choses. En même temps, nous faisons toujours partie des 10 à 12 principaux émetteurs à l’échelle mondiale, et nos émissions par personne sont très élevées. Notre pays est très privilégié. Si nous nous contentons de dire que ces mesures sont trop difficiles à mettre en œuvre, comment pourrons-nous nous tourner vers d’autres membres de la communauté internationale pour leur dire qu’ils devraient prendre des mesures? En ce moment, des petits États insulaires formulent à l’échelle mondiale des appels à l’action incroyablement émotionnels. De plus, j’estime que la communauté mondiale s’est exprimée à Paris. Nous avons affirmé que chacun de nous ferait sa part, puis nous avons présenté nos objectifs et convenu d’agir, tout en reconnaissant que nos mesures n’allaient pas régler le problème du changement climatique. Si le Canada atteint la totalité de ses objectifs, il ne va pas régler le problème en entier, mais il fera sa part.

I think the question of adaptation is huge. It’s absolutely essential, and we are behind, as are most jurisdictions, in dealing with this because we’re all trying to figure out how we decarbonize our economies, and we’ve paid less attention to adaptation. So I would agree with you that we need to spend more time on that, but I wouldn’t throw the baby out with the bath water and forget about mitigation. I think we finally have some really concrete action in Canada, and I think, as other witnesses have said, businesses and stakeholders just need some certainty to move ahead. I do support carbon pricing, but I would also support regulations. I just want to see us moving forward on this and not wasting time and money and efficiency, because the longer we wait, the costlier it gets.

Je pense que la question de l’adaptation est un énorme enjeu. C’est absolument essentiel, et nous appuyons, tout comme la plupart des pays, l’idée de cerner cet enjeu, car nous cherchions tous tellement la façon de décarboniser nos économies que nous avons prêté moins attention à l’adaptation. Je m’entends donc avec vous pour dire que nous devrions passer plus de temps à cerner cet enjeu, mais il ne faut pas jeter le bébé avec l’eau du bain en négligeant de prendre des mesures d’atténuation. Je pense que le Canada a finalement pris des mesures vraiment concrètes et que, comme d’autres témoins l’ont indiqué, les entreprises et les intervenants ont seulement besoin de jouir d’une certaine certitude pour aller de l’avant. J’appuie la tarification du carbone, mais je soutiendrais aussi qu’il y ait une réglementation. Je souhaite simplement nous voir progresser relativement à cet enjeu et ne pas gaspiller notre temps, notre argent et notre efficacité, car plus nous attendons, plus le processus sera coûteux.

But then we absolutely also need to address adaptation. So I would think we’ve got a lot of work cut out for us.

Cependant, nous devons absolument nous occuper de l’adaptation. J’estime donc que beaucoup de travail nous attend.

[*Translation*]

Senator Dupuis: Senator Neufeld often talks to us about “Fred and Martha.” I know them pretty well by now. They have a son and a daughter. The daughter is the single parent of two children, and the son just got separated. So we have two single-parent families with young children. As we consider the priorities to be set for these revenues, should we not take intergenerational fairness into account? Fred and Martha are already “sitting on a legacy.” They are going to live quite a long time. It’s possible their children will not see their inheritance for a long time. Those children already have to adapt to a reality which for many is very precarious economically. Do you have anything to tell us about intergenerational equity?

[*Français*]

La sénatrice Dupuis : Le sénateur Neufeld nous parle souvent de « Fred et Martha ». Je les connais très bien maintenant. Ils ont un fils et une fille. La fille est mère monoparentale de deux enfants et le fils vient tout juste de se séparer. Donc, on a deux familles monoparentales avec de jeunes enfants. En considérant les priorités à établir quant aux revenus, ne devrait-on pas tenir compte de l’équité intergénérationnelle? Fred et Martha sont déjà « assis sur un patrimoine » . Ils vivront assez longtemps. Il est possible que leurs enfants n’en voient pas la couleur avant un bon moment. Ces enfants sont déjà obligés de s’adapter à une réalité qui, pour beaucoup de gens, est très précaire sur le plan économique. Qu’avez-vous à nous dire quant à l’équité intergénérationnelle?

Ms. Chalifour: That is very important. I am studying the issue to see to what extent we are legally obliged to think about future generations. I think we do indeed have an obligation. The issue of knowing how to act is very important, but actually acting is even more important. We have to act quickly and with certainty. I agree with you. We absolutely must take into account the distributive aspects and effects of policies.

However, thanks to the revenue that will be generated, it should not be too difficult to prioritize goals and costs and give ourselves an adequate long-term adaptation plan. We absolutely have to take future generations into account, because these are important issues.

Senator Massicotte: I agree with Senator Neufeld that the date as such is very important, and I believe that you agree with us. Should we not consider increasing the carbon tax so as to use those additional funds for adaptation?

Ms. Chalifour: It's always a matter of balance. The key is that we have to act and we have to do so decisively. The revenue from the taxes will be considerable. Canadians want a prosperous country that generates long-term jobs for everyone, and good social programs. We are in a very different world.

As for the plan to deal with climate change and the legislation, many programs have been created in the various provinces. Some provinces have already gone forward. We are looking at a model which in my opinion introduces a certain balance. The variations among the provinces have been respected. They are given permission to move forward with their own policies, and they have the freedom to make their own decisions regarding the revenue that will be generated. You have given the provinces a choice, while advising them that the federal government will act if no program is created.

Personally I feel that you should see to it that the revenue is directed to programs for vulnerable populations. I think we are headed in the right direction.

[*English*]

The Chair: Thank you so much for your exchanges, information and questions.

(The committee adjourned.)

Mme Chalifour : C'est très important. J'étudie le sujet pour voir à quel point nous sommes obligés juridiquement de penser aux générations futures. Je pense que nous avons bel et bien une obligation. La question de savoir comment agir est très importante, mais elle est secondaire au fait d'agir. Il faut agir rapidement et avec certitude. Je suis d'accord avec vous. Il faut absolument prendre en considération les effets distributifs des politiques.

Cependant, grâce aux revenus qui seront générés, il ne devrait pas être bien difficile d'établir l'ordre de priorité des coûts et de se doter d'un plan d'adaptation adéquat à long terme. Il faut absolument tenir compte des générations futures, car il s'agit de questions importantes.

Le sénateur Massicotte : Je suis d'accord avec le sénateur Neufeld, la date en soi est très importante, et j'ai compris que vous êtes d'accord avec nous. Ne devrions-nous pas envisager une augmentation de la taxe sur le carbone afin de pouvoir utiliser ces fonds supplémentaires pour l'adaptation?

Mme Chalifour : C'est toujours une question d'équilibre. La clé, c'est qu'il faut agir, et il faut le faire avec certitude. Les revenus que les taxes vont générer sont considérables. Les Canadiens veulent un pays prospère, qui engendre des emplois à long terme pour tous et de bons programmes sociaux. On est dans un monde très différent.

En ce qui concerne le plan sur les changements climatiques et la législation, de nombreux programmes ont été créés dans différentes provinces. Certaines provinces sont déjà allées de l'avant. Nous sommes devant un modèle qui, selon moi, apporte un certain équilibre. Les variations dans les provinces ont été respectées. On leur a donné la permission d'aller de l'avant avec leurs propres politiques et elles ont la liberté de prendre leurs propres décisions en ce qui concerne les revenus générés. On a donné le choix aux provinces tout en les avisant que le gouvernement fédéral agirait si aucun programme n'était constitué.

Personnellement, on devrait faire en sorte que les revenus générés soient dirigés vers des programmes destinés aux populations vulnérables. Je crois que nous allons dans la bonne direction.

[*Traduction*]

La présidente : Je vous remercie infiniment de vos interventions, de vos questions et des renseignements que vous avez communiqués.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, May 8, 2018

VIA Rail Canada:

Pierre Le Fèvre, Senior Advisor to the President and Chief Executive Officer;

Bruno Riendeau, Director, Safety and Sustainable Development;

Jacques Fauteux, Director, Government and Community Relations.

Railway Association of Canada:

Michael Gullo, Director, Policy, Economic and Environmental Affairs.

Canadian Trucking Alliance:

Jonathan Blackham, Director, Policy and Public Affairs.

National Airlines Council of Canada:

Massimo Bergamini, President and Chief Executive Officer;

Geoffrey Tauvette, Co-Chair, Environment Committee and Director, Fuel and Environment, WestJet.

Thursday, May 10, 2018

Canada West Foundation:

Martha Hall Findlay, President and Chief Executive Officer.

Canada's Ecofiscal Commission:

Dale Beugin, Executive Director.

As an individual:

Nathalie Chalifour, Associate Professor, Faculty of Law, Common Law Section, University of Ottawa.

TÉMOINS

Le mardi 8 mai 2018

VIA Rail Canada :

Pierre Le Fèvre, conseiller principal au président et chef de la direction;

Bruno Riendeau, directeur, Sécurité et développement durable;

Jacques Fauteux, directeur, Relations avec les gouvernements et les collectivités.

Association des chemins de fer du Canada :

Michael Gullo, directeur, Politiques, affaires économiques et environnementales.

Alliance canadienne du camionnage :

Jonathan Blackham, directeur, Politiques et affaires publiques.

Conseil national des lignes aériennes du Canada :

Massimo Bergamini, président et chef de la direction;

Geoffrey Tauvette, coprésident, Comité de l'environnement et directeur, Carburant et environnement, WestJet.

Le jeudi 10 mai 2018

Canada West Foundation :

Martha Hall Findlay, présidente et chef de la direction.

Commission de l'écofiscalité du Canada :

Dale Beugin, directeur général.

À titre personnel :

Nathalie Chalifour, professeure agrégée, Faculté de droit, Section de common law, Université d'Ottawa.