

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Friday, December 11, 2015
Tuesday, January 26, 2016 (in camera)
Wednesday, February 17, 2016

Issue No. 1

Organization meeting

Consideration of a draft agenda (future business)
and

First meeting:

Study on emerging issues related to its mandate and
ministerial mandate letters

INCLUDING:

THE FIRST REPORT OF THE COMMITTEE
(Rule 12-26(2) — Expenses incurred by the committee during the
Second Session of the Forty-first Parliament)

APPEARING:

The Honourable Mélanie Joly, P.C., M.P.,
Minister of Canadian Heritage
The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.,
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

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

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le vendredi 11 décembre 2015
Le mardi 26 janvier 2016 (à huis clos)
Le mercredi 17 février 2016

Fascicule n° 1

Réunion d'organisation

Étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs)
et

Première réunion :

Étude sur les nouvelles questions liées à son mandat et
les lettres de mandats ministériels

Y COMPRIS :

LE PREMIER RAPPORT DU COMITÉ
(Article 12-26(2) du Règlement — Dépenses encourues par le
comité au cours de la deuxième session
de la quarante et unième législature)

COMPARAISSENT :

L'honorable Mélanie Joly, C.P., députée,
ministre du Patrimoine canadien
L'honorable Marc Garneau, C.P., député,
ministre des Transports

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Michael L. MacDonald, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Andreychuk	Housakos
Boisvenu	Mercer
* Carignan, P.C.	Plett
(or Martin)	Ringuette
Eggleton, P.C.	Runciman
Greene	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Unger (*February 17, 2016*).

The Honourable Senator Andreychuk replaced the Honourable Senator Black (*February 17, 2016*).

The Honourable Senator Black replaced the Honourable Senator Oh (*February 17, 2016*).

The Honourable Senator Oh replaced the Honourable Senator Black (*February 15, 2016*).

The Honourable Senator Plett was added to the membership (*January 26, 2016*).

The Honourable Senator Frum was removed from the membership of the committee, substitution pending (*January 25, 2016*).

The Honourable Senator Plett was removed from the membership of the committee, substitution pending (*January 25, 2016*).

The Honourable Senator Boisvenu replaced the Honourable Senator Martin (*January 14, 2016*).

The Honourable Senator Martin replaced the Honourable Senator Boisvenu (*January 14, 2016*).

The Honourable Senator Boisvenu replaced the Honourable Senator Martin (*January 7, 2016*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Michael L. MacDonald

et

Les honorables sénateurs :

Andreychuk	Housakos
Boisvenu	Mercer
* Carignan, C.P.	Plett
(ou Martin)	Ringuette
Eggleton, C.P.	Runciman
Greene	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénatrice Unger (*le 17 février 2016*).

L'honorable sénatrice Andreychuk a remplacé l'honorable sénateur Black (*le 17 février 2016*).

L'honorable sénateur Black a remplacé l'honorable sénateur Oh (*le 17 février 2016*).

L'honorable sénateur Oh a remplacé l'honorable sénateur Black (*le 15 février 2016*).

L'honorable sénateur Plett a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 26 janvier 2016*).

L'honorable sénatrice Frum a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 janvier 2016*).

L'honorable sénateur Plett a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 janvier 2016*).

L'honorable sénateur Boisvenu a remplacé l'honorable sénatrice Martin (*le 14 janvier 2016*).

L'honorable sénatrice Martin a remplacé l'honorable sénateur Boisvenu (*le 14 janvier 2016*).

L'honorable sénateur Boisvenu a remplacé l'honorable sénatrice Martin (*le 7 janvier 2016*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, January 28, 2016:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Dawson, seconded by the Honourable Senator Fraser:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate under rule 12-7(6);

That it be further authorized to examine and report on the elements related to its mandate found in the ministerial mandate letters of the Minister of Transport, the Minister of Infrastructure and Communities and the Minister of Canadian Heritage; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2017.

The question being put on the motion, it was adopted.

Le greffier du Sénat,

Charles Robert

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 28 janvier 2016 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Dawson, appuyée par l'honorable sénatrice Fraser,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur de nouvelles questions liées à son mandat aux termes de l'article 12-7(6) du Règlement;

Qu'il soit également autorisé à mener une étude et à faire rapport sur les questions liées à son mandat qui se trouvent dans les lettres de mandat du ministre des Transports, du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et du ministre du Patrimoine canadien;

Que le comité dépose son rapport final au plus tard le 30 juin 2017.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Friday, December 11, 2015
(1)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:10 p.m., in room 172-E, Centre Block, for the purpose of organization, pursuant to rule 12-13.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Greene, Mercer and Plett (4).

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

The clerk of the committee presided over the election of the chair.

The Honourable Senator Plett moved:

That the Honourable Senator Dawson do take the chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

At 2:11 p.m., the Honourable Senator Dawson took the chair.

The Honourable Senator Mercer moved:

That the Honourable Senator MacDonald be deputy chair of this committee.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Mercer moved:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be composed of the chair, the deputy chair and the Honourable Senator Unger;

That the subcommittee be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite witnesses and to schedule hearings.

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed:

That the committee publish its proceedings.

It was agreed:

That, pursuant to rule 12-17, the chair be authorized to hold meetings, to receive and authorize the publication of the evidence when a quorum is not present, provided that a member of the committee from both the government and the opposition be present.

It was agreed:

That the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee;

That the chair be authorized to seek authority from the Senate to engage the services of such counsel and technical, clerical and other personnel as may be necessary for the

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le vendredi 11 décembre 2015
(1)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 10, dans la pièce 172-E de l'édifice du Centre, pour tenir sa séance d'organisation, conformément à l'article 12-13 du Règlement.

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Greene, Mercer et Plett (4).

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Le greffier du comité préside à l'élection à la présidence.

L'honorable sénateur Plett propose :

Que l'honorable sénateur Dawson soit élu président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

À 14 h 11, l'honorable sénateur Dawson occupe le fauteuil.

L'honorable sénateur Mercer propose :

Que l'honorable sénateur MacDonald soit élu vice-président du comité.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Mercer propose :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure se compose du président, du vice-président et l'honorable sénatrice Unger;

Que le sous-comité soit autorisé à prendre des décisions au nom du comité relativement au programme, à inviter les témoins et à établir l'horaire des audiences.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu :

Que le comité fasse publier ses délibérations.

Il est convenu :

Que, conformément à l'article 12-17 du Règlement, la présidence soit autorisée à tenir des réunions pour entendre des témoignages et à en permettre la publication en l'absence de quorum, pourvu qu'un membre du comité de l'opposition et des libéraux au Sénat soient présents.

Il est convenu :

Que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement d'affecter des analystes au comité;

Que la présidence soit autorisée à demander au Sénat la permission de retenir les services de conseillers juridiques, de personnel technique, d'employés de bureau et d'autres

purpose of the committee's examination and consideration of such bills, subject-matters of bills and estimates as are referred to it;

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to retain the services of such experts as may be required by the work of the committee;

That the chair, on behalf of the committee, direct the research staff in the preparation of studies, analyses, summaries and draft reports.

It was agreed:

That, pursuant to section 7, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority to commit funds be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee;

That, pursuant to section 8, Chapter 3:06 of the *Senate Administrative Rules*, authority for certifying accounts payable by the committee be conferred individually on the chair, the deputy chair, and the clerk of the committee; and

That, notwithstanding the foregoing, in cases related to consultants and personnel services, the authority to commit funds and certify accounts be conferred jointly on the chair and deputy chair.

It was agreed:

That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to designate, as required, one or more members of the committee and/or such staff as may be necessary to travel on assignment on behalf of the committee.

It was agreed:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to:

- 1) determine whether any member of committee is on "official business" for the purpose of paragraph 8(3) (a) of the Senators Attendance Policy, published in the *Journals of the Senate* on Wednesday, June 3, 1998; and
- 2) consider any member of the committee to be on "official business" if that member is: (a) attending an event or meeting related to the work of the committee; or (b) making a presentation related to the work of the committee; and

It was agreed:

That the Subcommittee report at the earliest opportunity any decisions taken with respect to the designation of members of the committee travelling on committee business.

personnes au besoin, pour aider le comité à examiner les projets de loi, la teneur de ces derniers et les prévisions budgétaires qui lui sont renvoyés;

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à faire appel aux services des experts-conseils dont le comité peut avoir besoin dans le cadre de ses travaux;

Que le président, au nom du comité, dirige le personnel de recherche dans la préparation d'études, d'analyses, de résumés et de projets de rapport.

Il est convenu :

Que, conformément à l'article 7, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'engager des fonds du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité;

Que, conformément à l'article 8, chapitre 3:06, du *Règlement administratif du Sénat*, l'autorisation d'approuver les comptes à payer au nom du comité soit conférée individuellement au président, au vice-président et au greffier du comité;

Que, nonobstant ce qui précède, lorsqu'il s'agit de services de consultants et de personnel, l'autorisation d'engager des fonds et d'approuver les comptes à payer soit conférée conjointement au président et au vice-président.

Il est convenu :

Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à désigner, au besoin, un ou plusieurs membres du comité, de même que le personnel nécessaire, qui se déplaceront au nom du comité.

Il est convenu :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à :

- 1) déterminer si un membre du comité remplit un « engagement officiel » au sens de l'alinéa 8(3)a) de la politique relative à la présence des sénateurs, publiée dans les *Journaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1998;
- 2) considérer qu'un membre du comité remplit un « engagement officiel » si ce membre : a) assiste à une réception, à une activité ou à une réunion se rapportant aux travaux du comité; ou b) fait un exposé ayant trait aux travaux du comité;

Il est convenu :

Que le sous-comité fasse rapport, à la première occasion, de ses décisions relatives aux membres du comité qui voyagent pour les affaires du comité.

It was agreed:

That, pursuant to the Senate guidelines for witness expenses, the committee may reimburse reasonable travelling and living expenses for one witness from any one organization and payment will take place upon application, but that the chair be authorized to approve expenses for a second witness should there be exceptional circumstances.

It was agreed:

That the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered, at its discretion, to allow coverage by electronic media of the committee's public proceedings with the least possible disruption of its hearing.

At 2:13 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, January 26, 2016

(2)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 9:30 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Black, Boisvenu, Dawson, Greene, MacDonald, Plett and Unger (7).

In attendance: Jed Chong, Terrence (Terry) Thomas and Allison Padova, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft agenda (future business).

It was agreed that senators' staff be permitted to remain in the room during in camera portion of the meeting.

It was agreed that the chair be authorized to seek authority from the Senate for the following order of reference:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to its mandate under rule 12-7(6);

That it be further authorized to examine and report on the elements related to its mandate found in the ministerial mandate letters of the Minister of Transport, the Minister of Infrastructure and Communities and the Minister of Canadian Heritage; and

That the committee submit its final report no later than June 30, 2017.

Il est convenu :

Que, conformément aux lignes directrices gouvernant les frais de déplacement des témoins, le comité puisse rembourser les dépenses raisonnables de voyage et d'hébergement à un témoin par organisme, après qu'une demande de remboursement ait été présentée, mais que la présidence soit autorisée à permettre le remboursement de dépenses pour un deuxième témoin du même organisme s'il y a circonstances exceptionnelles.

Il est convenu :

Que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé, à sa discrétion, à permettre la diffusion par des médias électroniques des séances publiques du comité de manière à les déranger le moins possible.

À 14 h 13, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 26 janvier 2016

(2)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h 30, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Black, Boisvenu, Dawson, Greene, MacDonald, Plett et Unger (7).

Également présents : Jed Chong, Terrence (Terry) Thomas et Allison Padova, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à assister à la séance à huis clos.

Il est convenu d'autoriser le président à demander au Sénat d'approuver l'ordre de renvoi suivant :

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à mener une étude et à faire rapport sur de nouvelles questions liées à son mandat aux termes de l'article 12-7(6) du Règlement;

Qu'il soit également autorisé à mener une étude et à faire rapport sur les questions liées à son mandat qui se trouvent dans les lettres de mandat du ministre des Transports, du ministre de l'Infrastructure et des Collectivités et du ministre du Patrimoine canadien;

Que le comité dépose son rapport final au plus tard le 30 juin 2017.

It was agreed that the chair write to the Minister of Transport, the Minister of Infrastructure and Communities and the Minister of Canadian Heritage to invite them to appear at their earliest convenience.

It was agreed that the committee adopt the draft first report, prepared in accordance with rule 12-26(2).

At 10:13 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 17, 2016

(3)

[*Translation*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the Committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Eggleton, P.C., Housakos, MacDonald, Mercer, Plett and Runciman (8).

Other senator present: The Honourable Senator Merchant (1).

In attendance: Jed Chong and Terrence (Terry) Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; Marcy Galipeau, Committees Liaison Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, January 28, 2016, the committee is beginning its study of emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters.

APPEARING:

The Honourable Mélanie Joly, P.C., M.P., Minister of Canadian Heritage;

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:

Heritage Canada:

Graham Flack, Deputy Minister.

Transport Canada:

Jean-François Tremblay, Deputy Minister.

Minister Joly made a statement and, together with Mr. Flack, answered questions.

At 7:46 p.m., the committee suspended.

At 7:49 p.m., the committee resumed.

Il est convenu que le président écrira aux ministres des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités ainsi que du Patrimoine canadien pour les inviter à comparaître dans les meilleurs délais.

Il est convenu que le comité adoptera l'ébauche du premier rapport, rédigé conformément à l'article 12-26(2) du Règlement.

À 10 h 13, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 17 février 2016

(3)

[*Français*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Eggleton, C.P., Housakos, MacDonald, Mercer, Plett et Runciman (8).

Autre sénatrice présente : L'honorable sénatrice Merchant (1).

Également présents : Jed Chong et Terrence (Terry) Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Marcy Galipeau, agente de liaison des comités, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 28 janvier 2016, le comité entreprend son étude sur les nouvelles questions liées à son mandat et les lettres de mandats ministériels.

COMPARAISSENT :

L'honorable Mélanie Joly, C.P., députée, ministre du Patrimoine canadien;

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS :

Patrimoine canadien :

Graham Flack, sous-ministre.

Transports Canada :

Jean-François Tremblay, sous-ministre.

La ministre Joly fait une déclaration et, avec M. Flack, répond aux questions.

À 19 h 46, la séance est suspendue.

À 19 h 49, la séance reprend.

Minister Garneau made a statement and answered questions.

Le ministre Garneau fait une déclaration et répond aux questions.

At 8:39 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

À 20 h 39, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Daniel Charbonneau

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, January 26, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

FIRST REPORT

Your committee, which was authorized by the Senate to incur expenses for the purpose of its examination and consideration of such matters as were referred to it, tables, pursuant to rule 12-26(2), the following report on expenses incurred for that purpose during the Second Session of the Forty-first Parliament:

1. With respect to its examination and consideration of legislation:

2013-2014

General Expenses	\$	0
Witness Expenses		<u>0</u>
SUBTOTAL	\$	0

2014-2015

General Expenses	\$	0
Witness Expenses		<u>3,301</u>
SUBTOTAL	\$	3,301

2015-2016

General Expenses	\$	0
Witness Expenses		<u>1,469</u>
SUBTOTAL	\$	1,469
TOTAL	\$	<u>4,770</u>

2. With respect to its examination and consideration of the challenges faced by the Canadian Broadcasting Corporation in relation to the changing environment of broadcasting and communications:

2013-2014

General Expenses	\$	0
Winnipeg, Edmonton and Yellowknife		31,455
Witness Expenses		<u>1,924</u>
SUBTOTAL	\$	33,379

2014-2015

General Expenses	\$	0
Halifax and Quebec City		35,666
Toronto		21,744
Montreal		16,006
London, UK		55,256
Winnipeg, Edmonton and Yellowknife (2013-2014)		1,398
Witness Expenses		<u>9,175</u>
SUBTOTAL	\$	139,245

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 26 janvier 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

PREMIER RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat à engager des dépenses aux fins d'examiner toutes questions qui lui ont été renvoyées, dépose, conformément à l'article 12-26(2) du Règlement, le relevé suivant des dépenses encourues à cette fin par votre comité au cours de la deuxième session de la quarante-et-unième législature :

1. Relatif à son étude des mesures législatives :

2013-2014

Dépenses générales	0 \$
Dépenses des témoins	<u>0</u>
SOUS-TOTAL	0 \$

2014-2015

Dépenses générales	0 \$
Dépenses des témoins	<u>3 301</u>
SOUS-TOTAL	3 301 \$

2015-2016

Dépenses générales	0 \$
Dépenses des témoins	<u>1 469</u>
SOUS-TOTAL	1 469 \$
TOTAL	<u>4 770 \$</u>

2. Relatif à son étude des défis que doit relever la Société Radio-Canada en matière d'évolution du milieu de la radiodiffusion et des communications :

2013-2014

Dépenses générales	0 \$
Winnipeg, Edmonton et Yellowknife	31 455
Dépenses des témoins	<u>1 924</u>
SOUS-TOTAL	33 379 \$

2014-2015

Dépenses générales	0 \$
Halifax et Ville de Québec	35 666
Toronto	21 744
Montréal	16 006
Londres, R-U	55 256
Winnipeg, Edmonton et Yellowknife (2013-2014)	1 398
Dépenses des témoins	<u>9 175</u>
SOUS-TOTAL	139 245 \$

2015-2016

General Expenses	\$	0
Witness Expenses		<u>0</u>
SUBTOTAL	\$	0
TOTAL	\$	<u>172,624</u>

During the session, your committee held 66 meetings (94 hours and 33 minutes), heard 199 witnesses and submitted 14 reports in relation to its work. Your committee examined 4 bills (S-4, C-3, C-52, C-627) and received a total of 9 orders of reference.

Respectfully submitted,

2015-2016

Dépenses générales	0	\$
Dépenses des témoins	<u>0</u>	
SOUS-TOTAL	0	\$
TOTAL	<u>172 624</u>	\$

Durant la session, le comité a tenu 66 réunions (94 heures et 33 minutes), entendu 199 témoins et soumis 14 rapports relatifs à ses travaux. Votre comité a étudié 4 projets de loi (S-4, C-3, C-52, C-627) et a reçu au total 9 ordres de renvoi.

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Friday, December 11, 2015

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 2:10 p.m., pursuant to rule 12-13 of the *Rules of the Senate*, to organize the activities of the committee.

[English]

Daniel Charbonneau, Clerk of the Committee: Honourable senators, as clerk of your committee, it is my duty to preside over the election of the chair. I am ready to receive a motion to that effect. Are there any nominations?

Senator Plett: I move that Senator Dawson be the chair of the committee.

Mr. Charbonneau: It is moved by the Honourable Senator Plett that the Honourable Senator Dawson do take the chair of this committee. Is it your pleasure, honourable senators, to adopt the motion?

Hon. Senators: Agreed.

[Translation]

Mr. Charbonneau: I invite the Honourable Senator Dawson to take the chair.

[English]

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

The Chair: Next is the election of a deputy chair.

Senator Mercer: I move that Senator Michael L. MacDonald be deputy chair.

The Chair: Any objections?

Adopted.

The next motion concerns the Subcommittee on Agenda and Procedure. It is moved that the Honourable Senator Unger will be the third member of the subcommittee on agenda; that it will be composed of the chair, the deputy chair and one other member. The subcommittee will be empowered to make decisions on behalf of the committee with respect to its agenda, to invite the witnesses and to schedule hearings.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Next is a motion to publish the committee's proceedings?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Authorization to hold meetings and receive evidence when quorum is not present.

Hon. Senators: Agreed.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le vendredi 11 décembre 2015

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 14 h 10, conformément à l'article 12-13 du *Règlement du Sénat*, pour organiser les activités du comité.

[Traduction]

Daniel Charbonneau, greffier du comité : Honorables sénatrices et sénateurs, à titre de greffier du comité, il est de mon devoir de présider à l'élection à la présidence. Je suis prêt à recevoir une motion à cette fin. Avez-vous des candidatures à proposer?

Le sénateur Plett : Je propose la candidature du sénateur Dawson au poste de président du comité.

M. Charbonneau : Il est proposé par l'honorable sénateur Plett que l'honorable sénateur Dawson assume la présidence de ce comité. Plaît-il aux honorables sénateurs que la motion soit adoptée?

Des voix : D'accord.

[Français]

M. Charbonneau : J'invite l'honorable sénateur Dawson à prendre le fauteuil.

[Traduction]

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

Le président : Nous allons maintenant procéder à l'élection d'un vice-président.

Le sénateur Mercer : Je propose la candidature du sénateur Michael L. MacDonald au poste de vice-président.

Le président : Y a-t-il des objections?

La motion est adoptée.

La prochaine motion concerne le Sous-comité du programme et de la procédure. Il est proposé que l'honorable sénatrice Unger soit le troisième membre du sous-comité et que ce dernier soit composé du président, du vice-président et d'un autre membre. Le sous-comité sera habilité à prendre des décisions au nom du comité en ce qui concerne le programme, à inviter des témoins et à fixer la date des audiences.

Des voix : D'accord.

Le président : Nous avons ensuite une motion pour publier les délibérations du comité.

Des voix : D'accord.

Le président : Autorisation à tenir des réunions et entendre des témoignages sans avoir le quorum.

Des voix : D'accord.

The Chair: Research staff: That the committee ask the Library of Parliament to assign analysts to the committee for research staff.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The authority to commit funds and certify accounts.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: That the committee empower the Subcommittee on Agenda and Procedure to proceed to designate, as required, one or more members of the committee to travel.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: It is moved that the Subcommittee on Agenda and Procedure be authorized to determine whether any member of the committee is on “official business”; to consider any member of the committee on “official business,” if that member is attending an event, he is doing it on behalf of the committee.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: That the subcommittee report at the earliest opportunity any decisions taken with respect to the designation of members.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Travelling and living expenses: It is moved by Senator Greene that pursuant to the Senate guidelines, witness expenses be reimbursed.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Broadcasting: It is moved by the Honourable Senator Mercer that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to allow coverage by electronic media of the committee’s public proceedings with the least possible disruption of its hearings at its discretion?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: The time slot for the regular meetings will be, as it was in the past, Tuesday mornings at 9:30 and Wednesday when the Senate rises, but not before 6:45.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Under “Other business,” as chair, I will write, with the clerk, to all the members to try to get some subject matter that we could be studying, to be off and running when we get back in January. If you agree, since we had alternated between transport and communications, and the last study was on communications, would you mind if I checked with Transport to see if there is any subject they think we should be studying?

Hon. Senators: Agreed.

Le président : Personnel de recherche : que le comité demande à la Bibliothèque du Parlement de lui assigner des analystes comme personnel de recherche.

Des voix : D’accord.

Le président : L’autorisation d’engager des fonds et d’approuver des comptes à payer.

Des voix : D’accord.

Le président : Que le comité autorise le Sous-comité du programme et de la procédure à procéder à la désignation, au besoin, d’un ou de plusieurs membres du comité pour effectuer des déplacements.

Des voix : D’accord.

Le président : Il est proposé que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à déterminer si un quelconque membre voyage pour les « affaires du comité »; à considérer tout membre du comité comme voyageant pour les « affaires du comité » si, lorsque ce dernier participe à une activité, il le fait au nom du comité.

Des voix : D’accord.

Le président : Que le sous-comité fasse rapport à la première occasion de ses décisions relatives à la désignation des membres du comité.

Des voix : D’accord.

Le président : Frais de déplacement et de séjour : il est proposé par le sénateur Greene que, conformément aux lignes directrices du Sénat, les frais des témoins soient remboursés.

Des voix : D’accord.

Le président : Diffusion : il est proposé par l’honorable sénateur Mercer que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé, à sa discrétion, à permettre la diffusion par des médias électroniques des séances publiques du comité de manière à les déranger le moins possible.

Des voix : D’accord.

Le président : Comme par le passé, l’horaire des réunions régulières sera les mardis matin à 9 h 30 et les mercredis à l’ajournement du Sénat, mais pas avant 18 h 45.

Des voix : D’accord.

Le président : À la rubrique « Autres affaires », à titre de président, je vais écrire, de concert avec le greffier, à tous les membres pour avoir des suggestions de sujets que nous pourrions aborder pour pouvoir entamer nos travaux sans tarder à notre retour en janvier. Si vous êtes d’accord, puisque nous avons alterné entre les transports et les communications, et que la dernière étude portait sur les communications, auriez-vous objection à ce que je vérifie auprès du ministère des Transports pour voir s’ils estiment que nous devrions étudier un sujet en particulier?

Des voix : D’accord.

The Chair: When we did the study on airports and the airlines, it was a recommendation that had been made by the Minister of Transport. It was a very good study, so I will talk to the minister's office.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, February 17, 2016

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:45 p.m., to study emerging issues related to its mandate and ministerial mandate letters.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Madam Minister, I want to begin by thanking you for being here.

[*English*]

It's the first time that ministers have been invited to come in front of committees to talk about their mandate letters. It's also the first time that we know about the mandate letters and what's in them, and I thought that was important. This is an initiative of the committee, and it is being followed by most of the other committees. It gives an opportunity to the new ministers and to the committees to develop a relationship since we will be spending four — or, in my case, I hope eight — years together.

I will start by introducing Senator Plett from Manitoba, Senator Leo Housakos from Montreal, Senator Art Eggleton from Toronto, Senator Pana Merchant from Saskatchewan and Senator Michael MacDonald, deputy chair of the committee, from Nova Scotia.

[*Translation*]

Madam Minister, the floor is yours.

Hon. Mélanie Joly, P.C., M.P., Minister of Canadian Heritage: Thank you, senator. I am pleased to be here with you this evening and to begin this new relationship between your committee and myself, as Minister of Canadian Heritage. I am accompanied by my deputy minister, Graham Flack.

I also wanted to congratulate you on your work, as I have had an opportunity to see what you have done over the past few months and years. As members of this committee, you study subjects that affect Canadians, whether we are talking about broadcasting, the media, production of Canadian content or culture. These are subjects that I have the pleasure and privilege of dealing with on a daily basis and that I am passionate about, of course.

Since I took office, I have had several opportunities to speak about current challenges and possibilities for the Department of Canadian Heritage, especially when it comes to culture, but also when it comes to the media. I would like to take advantage of our

Le président : Lorsque nous avons fait l'étude sur les aéroports et les transporteurs aériens, c'était sur recommandation du ministre des Transports. Il s'agissait d'une très bonne étude, alors je vais m'adresser au personnel de son cabinet.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 17 février 2016

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier les nouvelles questions liées à son mandat et les lettres de mandats ministériels.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Madame la ministre, tout d'abord, merci de votre présence.

[*Traduction*]

C'est la première fois que les comités invitent des ministres pour qu'ils leur parlent de leurs lettres de mandat. C'est aussi la première fois que nous connaissons le contenu de ces lettres, ce qu'il convient de souligner. L'initiative de notre comité est imitée par la plupart des autres comités et elle va donner l'occasion aux nouveaux ministres et aux comités de travailler ensemble, puisque nous allons passer quatre ans côte à côte — et, dans mon cas, j'espère huit.

Je vais commencer par vous présenter le sénateur Plett, du Manitoba, le sénateur Leo Housakos, de Montréal, le sénateur Art Eggleton, de Toronto, la sénatrice Pana Merchant, de la Saskatchewan, et le sénateur Michael MacDonald, vice-président du comité, de la Nouvelle-Écosse.

[*Français*]

Madame la ministre, vous avez la parole.

L'honorable Mélanie Joly, C.P., députée, ministre du Patrimoine canadien : Merci, sénateur. Je suis ravie d'être ici avec vous ce soir et d'entamer cette nouvelle relation entre votre comité et moi, à titre de ministre du Patrimoine canadien. Je suis accompagnée de mon sous-ministre, M. Graham Flack.

Je tenais aussi à vous féliciter pour votre travail, parce que j'ai eu l'occasion de constater le travail que vous avez accompli au cours des derniers mois et des dernières années. En tant que membres de ce comité, vous étudiez des sujets qui touchent les Canadiens, qu'il s'agisse de radiodiffusion, des médias, de la production de contenu canadien ou de culture. Ce sont des sujets qui, bien entendu, m'interpellent et dont j'ai le plaisir et le privilège de m'occuper au quotidien.

Depuis mon entrée en fonction, j'ai eu l'occasion de parler à plusieurs reprises des défis et des opportunités qui se présentent au ministère du Patrimoine canadien, particulièrement au chapitre de la culture, mais aussi des médias. J'aimerais profiter de notre

meeting to explain how I see cultural and media possibilities, and how I plan to meet these challenges and capitalize on those opportunities over the course of my mandate.

[English]

Before I proceed, I would like to underscore the importance that our government has given to cooperation and transparency. These are two important pillars on how we perform our role and assume our responsibilities.

Indeed, one of the first actions of this government was to publish, as Senator Dawson said, the ministers' mandate letters. Also, I was actually the first minister to be extremely proactive and also publish my briefing books online. If you haven't had the chance to look at and read them, please go ahead. They are on the Canadian Heritage website.

In the mandate letters, the Prime Minister asked us to work together to change the way we do things, by respecting the values of inclusion, honesty, hard work, generosity and sound financial management.

Of course, I believe in these values. I was inspired by that letter, and I am honoured to be responsible for putting this department in a strategic position in this area of change.

For many years now, digital technology has been significantly changing our societies. Technology has had a major impact on the way we communicate, as well as on the way we create, share, distribute, see and listen to Canadian's works of art.

[Translation]

Let us put this in perspective. Among young people aged 18 to 34, nine out of ten have a smart phone, 90 per cent of people in that age group have used social media, and 73 per cent have created online content.

In 2014, 18 million Canadians used mobile applications. That same industry already accounts for over 64,000 direct jobs, and it generates \$1.7 billion in Canada. In this context, I believe that support for arts and culture has never been so important. Culture already brings \$47.7 billion into our economy — twice as much as agriculture, fisheries and forestry combined. Culture also accounts for 642,000 jobs in Canada.

Investment in culture is precisely what will bring development to our society and our economy. Programs like the Canada Media Fund — which, this year, injected more than \$375 million in the creation of audiovisual content — promote this growth.

rencontre pour vous présenter la façon dont j'entrevois les possibilités liées à la culture et aux médias, et comment j'entends relever ces défis et saisir ces occasions au cours de mon mandat.

[Traduction]

Avant d'aller plus loin, je tiens à insister sur l'importance que notre gouvernement accorde à la collaboration et la transparence. Ce sont deux piliers essentiels dans notre manière de remplir notre rôle et d'assumer nos responsabilités.

D'ailleurs, l'une des premières mesures de ce gouvernement a été de rendre publiques nos lettres de mandat, comme l'a mentionné le sénateur Dawson. J'ai aussi été la première au Cabinet à verser en ligne ma lettre et mes cahiers d'information. Si vous n'avez pas eu l'occasion de les consulter, je vous invite à le faire en vous rendant sur le site de Patrimoine canadien.

Dans ces lettres, le premier ministre nous a demandé de travailler ensemble pour changer les façons de faire, en respectant des valeurs comme l'inclusion, l'honnêteté, le travail acharné, la générosité et la saine gestion financière.

Je crois, bien sûr, en ces valeurs. J'ai été inspirée par cette lettre. Et je suis honorée d'avoir la responsabilité de positionner ce ministère de façon stratégique en cette ère de changements.

Depuis plusieurs années déjà, le numérique bouleverse nos sociétés. La technologie est synonyme de changements majeurs dans la manière de communiquer, mais aussi de créer, de partager, de diffuser, de voir et d'écouter des œuvres canadiennes.

[Français]

Mettons ici les choses en perspective. Parmi les jeunes âgés de 18 à 34 ans, neuf personnes sur dix possèdent un téléphone intelligent, 90 p. 100 des jeunes de ce groupe d'âge ont utilisé les médias sociaux et 73 p. 100 ont créé du contenu en ligne.

En 2014, 18 millions de Canadiens utilisaient des applications mobiles. Cette même industrie représente 64 000 emplois directs et génère 1,7 milliard de dollars au sein de l'économie canadienne. Dans ce contexte, je crois que le soutien aux arts et à la culture est plus important que jamais. La culture apporte déjà 47,7 milliards de dollars à notre économie, soit deux fois plus que l'agriculture, les pêches et l'exploitation forestière mises ensemble. La culture représente aussi 642 000 emplois au Canada.

Un investissement en faveur de la culture est justement un investissement qui fera progresser notre économie. Des programmes comme le Fonds des médias du Canada, qui a versé plus de 375 millions de dollars cette année à la création de contenu audiovisuel, favorisent cette croissance.

[English]

We will also reinvest in CBC/Radio-Canada to help them successfully make the digital shift and adapt to the new realities of the market place. Our public broadcaster is important, and we want to respect our commitment to it by cooperating and consulting with it and with the artistic and cultural communities.

To be able to meet the challenges of the digital shift and digital economy and create growth, we need innovation. The cultural sector is the right fauna and flora of the ecosystem that creates innovation and that ultimately will create growth.

I have already met several stakeholders, and I'm counting on meeting more. I will continue to promote arts and culture with my colleagues and on many other platforms. This is a stated priority in my mandate letter, and it is a task that is very close to my heart.

[Translation]

There are many other ongoing areas of action that I would like to mention. As we approach the 150th anniversary of Confederation, the Department of Canadian Heritage is in charge of the celebrations. I am working with a number of departments on adopting a government-wide approach to prepare for the anniversary. We will create partnerships with the provinces and territories, the municipalities and a number of stakeholders, especially in the private sector, to ensure that initiative's success. In the area of official languages, I plan to draft a new multi-annual plan, and a new roadmap to promote English and French in minority situations. We will also hold public consultations in order to create that roadmap.

Finally, there are programs and expertise in my department aimed at encouraging young Canadians to develop their potential and to support the promotion, preservation and protection of indigenous languages and cultures.

[English]

In the coming months, I'll continue to work on these issues while cooperating on other priority issues for our government. For an example of other priorities, as Canadian Heritage Minister I've been involved and also in charge of inclusion, diversity and multiculturalism, very much working closely with the Minister of Citizenship and Immigration, John McCallum, in the welcoming of 25,000 Syrian refugees.

I've been also working closely with my colleague at Indigenous Affairs, Minister Carolyn Bennett, on the National Inquiry into Missing and Murdered Indigenous Women and Girls. I'm honoured to support them in their efforts.

[Traduction]

Nous allons également réinvestir dans les réseaux anglais et français de Radio-Canada pour aider la société à réussir son virage numérique et à s'adapter aux nouvelles réalités du marché. Notre diffuseur public est important, et nous voulons respecter l'engagement que nous avons pris envers lui en travaillant en consultation et de concert avec lui et la communauté artistique et culturelle.

Pour relever les défis de l'économie numérique et stimuler la croissance, il faut passer par l'innovation. Le milieu culturel est l'élément idoine du type d'écosystème qui est à la source même de l'innovation et, à terme, de la croissance économique.

J'ai déjà rencontré plusieurs acteurs du milieu. Et je prévois d'en rencontrer davantage. Je vais continuer de faire la promotion des arts et de la culture auprès de mes collègues et sur bien d'autres tribunes. C'est une priorité énoncée dans ma lettre de mandat, outre que cette tâche me tient particulièrement à cœur.

[Français]

J'ai bien d'autres chantiers d'action en cours que j'aimerais mentionner. À l'approche du 150^e anniversaire de la Confédération, le ministère du Patrimoine canadien est le maître d'œuvre de ces célébrations. Je travaille avec plusieurs ministères afin d'adopter une approche pangouvernementale dans le contexte du 150^e anniversaire. Nous ferons en sorte de créer des partenariats avec les provinces et les territoires, les municipalités et plusieurs parties prenantes, particulièrement dans le secteur privé, pour assurer la réussite de cette initiative. En matière de langues officielles, je compte rédiger un nouveau plan pluriannuel, et une nouvelle feuille de route pour la promotion de l'anglais et du français en situation minoritaire. En outre, nous mènerons des consultations publiques dans le cadre de l'élaboration de cette feuille de route.

Enfin, il existe des programmes, une expertise au sein de notre ministère, qui visent à encourager l'épanouissement de la jeunesse et à aborder les questions liées à la préservation et à la protection des langues et des cultures autochtones.

[Traduction]

Au cours des prochains mois, je vais continuer à travailler sur ces dossiers, tout en collaborant à d'autres dossiers prioritaires pour notre gouvernement. Entre autres priorités qu'on m'a confiées au portefeuille du Patrimoine canadien, je suis chargée de tout ce qui concerne l'inclusion, la diversité et le multiculturalisme, aspect sur lequel je travaille en étroite collaboration avec le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, John McCallum, dans le cadre de l'accueil des 25 000 réfugiés syriens.

Je travaille également en étroite collaboration avec ma collègue des Affaires autochtones, la ministre Carolyn Bennett en vue de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées. Je suis honorée de prêter main-forte à ces collègues.

I intend to carry out my mandate in the spirit of openness and transparency that marked the first months of our government, and I hope to strengthen the cooperation with this committee and all parliamentary committees in order to contribute to the democratic process.

Thank you for your attention. Of course, I'm ready to answer any questions you may have.

[Translation]

The Chair: Thank you, Madam Minister.

[English]

One of the studies we did was on a digital plan for Canada, which puts emphasis on the fact that — and this is not the past government; it's not the government — we have not, as a country, been up to par when compared to other countries, whether it's broadband, digital literacy, digital government, the whole gamut of issues. We used to be in first place in the world of the telephony. We used to be in first place in the world of television for many years, and today we are a player. We deserve to go back to being one of the big players. This is not a short-term issue; it has been the last 25 years.

[Translation]

Senator Plett, go ahead.

[English]

Senator Plett: I certainly want to echo those comments.

Minister, thank you for being here. Congratulations for being given the opportunity to work in Heritage, and I'm sure you will do a great job. Your predecessor, a very good friend of mine, Shelly Glover, did a good job, and I know you will continue along that vein.

This committee also did an extensive study on CBC/Radio-Canada in the 21st century, and I know you are at least aware of that. We heard from 107 witnesses. We met with 177 people during our fact-finding missions, including site visits to, and consultations with, the public and private broadcasters. Our report contains 22 recommendations. Are you familiar with the report and have you read the committee's recommendations?

Ms. Joly: Thank you for your question.

First of all, I had the chance to go to meet Mrs. Glover in Winnipeg because I thought it was important to understand the reality of the former Heritage Minister. I really enjoyed our discussion, and she was really open. You can certainly say hi for me.

Je compte remplir mon mandat dans l'esprit d'ouverture et de transparence qui a marqué les premiers mois de notre gouvernement. J'espère également renforcer la collaboration avec tous les comités parlementaires afin de contribuer au processus démocratique.

Merci de votre attention. Je suis, bien sûr, prête à répondre à vos questions.

[Français]

Le président : Je vous remercie, madame la ministre.

[Traduction]

L'une des études que nous avons menées portait sur un plan visant le numérique pour le Canada et souligne — je précise que ce n'est la faute du gouvernement antérieur; ce n'est pas le gouvernement qui est en cause — que le Canada a perdu du terrain par rapport aux autres pays, que ce soit pour la large bande, la maîtrise du numérique, le cybergouvernement ou n'importe quel autre aspect. Nous avons déjà été les premiers dans le monde en matière de téléphonie. Nous avons occupé la première place au monde dans le domaine de la télévision pendant bien des années et, aujourd'hui, nous sommes un simple acteur. Nous méritons de réintégrer la cour des grands. Ce n'est pas un phénomène nouveau, car il date d'au moins 25 ans.

[Français]

Sénateur Plett, vous avez la parole.

[Traduction]

Le sénateur Plett : J'entends bien me faire l'écho de ces commentaires.

Madame la ministre, je vous remercie de votre présence. L'occasion vous a été donnée de chapeauter le ministère du Patrimoine, ce dont je vous félicite et je suis sûr que vous vous en tirez avec brio. Votre prédécesseur, une excellente amie à moi, Shelly Glover, a fait du bon travail et je sais que vous poursuivrez dans la même veine.

Comme vous le savez, notre comité a également réalisé une étude approfondie sur CBC/Radio-Canada au XXI^e siècle. Nous avons entendu 107 témoins et avons rencontré 177 personnes durant nos travaux qui ont notamment comporté des études sur le terrain ainsi que des consultations avec les radiodiffuseurs publics et privés. Notre rapport énonce 22 recommandations. Avez-vous eu l'occasion de vous familiariser avec notre rapport et de lire les recommandations du comité?

Mme Joly : Merci pour votre question.

Tout d'abord, j'ai souhaité rencontrer Mme Glover à Winnipeg, parce que j'estimais important de comprendre le vécu de la précédente ministre du Patrimoine. J'ai pris grand plaisir à notre discussion au cours de laquelle elle s'est montrée très ouverte. Ne manquez pas de la saluer de ma part.

Senator Plett: She's now keeping the streets of Winnipeg safe.

Ms. Joly: Yes, I know that.

To echo the question of the digital shift and how Canada was and what we could be, as I said in my opening remarks, I certainly see Heritage as extremely strategic right now. Why? Because we are at a time where there's a new digital era and we should be forward looking. We certainly see our era in an optimistic manner.

Going back to the CBC/Radio-Canada, yes, I have read the report. Yes, I've seen the recommendations, and I've also seen the report from Senator Eggleton, so I'm well briefed.

There are different things in our platform and also in my mandate letter regarding CBC/Radio-Canada.

We will be investing new money in our public broadcaster, and we will also be looking at the question of the nomination process for the board of CBC/Radio-Canada. We want to make sure that there's an open and transparent process in order that we have the right governance.

As a country, we took the decision years ago that there would be a governance model for CBC/Radio-Canada, which is different from other countries and other public broadcasters. We need to make sure that we take that governance model, and in that context we ought to keep that governance model in mind and better it. That's why I'm talking about the nomination process.

We also believe that the new money sent to CBC/Radio-Canada is money that should be given to help CBC/Radio-Canada undertake the digital shift and so that CBC/Radio-Canada has the right money to support *la relève*, to have new arrivals in order to have a strong public broadcaster that will be able to face the challenges of our time.

CBC/Radio-Canada is a priority for our Heritage, and we certainly envision the future of the public broadcaster in a very optimistic way.

Senator Plett: I want to continue with that a little bit, and you've already answered some of the questions that I didn't yet ask.

Nevertheless, I have also read your mandate letter. I want to quote just a part of that mandate letter from the Prime Minister. It says:

If we are to tackle the real challenges we face as a country . . . Canadians need to have faith in their government's honesty and willingness to listen. I expect that our work will be informed by performance measurement, evidence, and feedback from Canadians.

Le sénateur Plett : Elle veille maintenant à la sécurité des rues de Winnipeg.

Mme Joly : Oui, je sais.

Pour revenir à la question du tournant numérique et à la place qu'occupait le Canada et à ce que nous pourrions être, comme je l'ai dit dans mon introduction, je suis convaincue que le ministère du Patrimoine occupe une position stratégique aujourd'hui. Pourquoi? Parce que nous sommes à l'aube d'une nouvelle ère numérique et nous devons nous tourner vers l'avenir. Notre ère nous apparaît sous un jour franchement optimiste.

Pour en revenir à CBC/Radio-Canada, oui, j'ai lu votre rapport, et j'ai vu vos recommandations ainsi que le rapport du sénateur Eggleton; je suis donc bien informée.

Il y a différents éléments de notre plateforme ainsi que de mon mandat qui concernent CBC/Radio-Canada.

Nous allons investir de l'argent frais dans notre radiodiffuseur public et nous réexaminerons également le processus de nomination au conseil d'administration de CBC/Radio-Canada. Nous voulons nous assurer que le processus sera ouvert et transparent pour que s'ensuive une bonne gouvernance.

Il y a de cela des années, notre pays a décidé que le modèle de gouvernance pour CBC/Radio-Canada serait différent de ce qu'il est dans d'autres pays et pour d'autres radiodiffuseurs publics. Nous voulons nous assurer que c'est ce modèle de gouvernance qui sera suivi et il nous faut donc le garder présent à l'esprit en cherchant à l'améliorer. C'est pourquoi je vous parle du processus de nomination.

Nous pensons également que l'argent frais injecté dans CBC/Radio-Canada doit permettre à CBC/Radio-Canada de prendre le virage numérique et que CBC/Radio-Canada doit avoir les fonds nécessaires pour assurer la relève, qu'elle a besoin de sang frais pour se positionner comme radiodiffuseur public vigoureux capable de faire face aux défis des temps présents.

CBC/Radio-Canada est une priorité pour notre patrimoine et c'est avec beaucoup d'optimisme que nous envisageons l'avenir de notre radiodiffuseur public.

Le sénateur Plett : Je voudrais m'attarder un instant sur le sujet, et vous avez déjà répondu à certaines questions que je n'ai pas encore posées.

Cependant, j'ai également lu le mandat qui vous est confié. Je ne citerai qu'un passage de la lettre du premier ministre. Il y est dit :

Pour nous attaquer aux problèmes auxquels nous faisons face en tant que pays [...] il faut que les Canadiens et les Canadiennes aient confiance que leur gouvernement est honnête et disposé à les écouter. Je m'attends à ce que les mesures de rendement, la présentation de preuves et la rétroaction des Canadiens soient la pierre angulaire de notre travail.

The letter further states that you are reviewing the process — and you've spoken to that — for the CBC board of directors and how they are appointed, so I won't go into that in great detail. It's something that I support. I support your review process and possibly having a different way of doing this.

Then it states that you will “Restore and increase funding for CBC/Radio-Canada, following consultation with the broadcaster and the Canadian cultural community.” This means that before you have even consulted with the cultural communities and the CBC, you are committing to additional funding.

In our extensive study, indeed, there was only one report from the committee. There was one report from an individual senator, but only one from the committee. Before you have consulted with the communities and CBC, you are committing to additional funding. Our study did not suggest in any of its recommendations that an increase in funding was necessary for CBC to fulfill its mandate but rather better management of their resources.

Minister, on what grounds can the government justify an automatic increase in funding to the CBC before doing any meaningful consultation? Why not simply review whether additional funding is required, as you are doing with the appointment process?

I have one more question after that, Mr. Chair.

The Chair: I'm always generous with first questions.

Ms. Joly: Thank you for your question.

I think that the ultimate public consultation was the last election, when we presented a clear program to reinvest in the arts and culture and to support our public broadcaster. It was clearly stated that we would be reinvesting in CBC/Radio-Canada. The platform commitments were also clear in terms of the money in year one, year two and year three. Of course, there would be other investments for other agencies that are within Heritage Canada. We have a clear mandate to reinvest.

Also, in order to understand how we will help the entire industry eventually, we are looking at launching public consultations to understand exactly how we could seize the opportunity of the digital shift. That includes CBC/Radio-Canada as well as other stakeholders in general. I'm working very hard with my team to have the right model in terms of public consultations. As I said before, we believe in the importance of hearing different voices and in the importance of community output. At the same time, our platform commitment was clear.

Il est également dit — vous en avez parlé — que vous examinerez la situation de la Société Radio-Canada et le processus des nominations à son conseil d'administration, et je n'entrerai donc pas dans les détails. Je soutiens cette initiative. Je suis partisan d'un tel examen et d'un changement éventuel de la façon de faire.

La lettre dit ensuite que vous allez « Rétablir et augmenter le financement annuel de CBC/Radio-Canada, après consultation avec le radiodiffuseur et la communauté culturelle du Canada. » Cela veut dire qu'avant même de consulter les communautés culturelles et la CBC, vous vous engagez à augmenter son budget.

Notre propre étude approfondie n'a donné lieu qu'à un seul rapport du comité. Il y a eu un rapport d'un sénateur individuel, mais un seul du comité. Avant donc de consulter les communautés et CBC/Radio-Canada, vous vous engagez à en augmenter le budget. Aucune des recommandations de notre étude ne suggère la nécessité d'accroître le financement de la société pour qu'elle puisse remplir son mandat, mais plutôt d'améliorer la gestion des ressources.

Madame la ministre, sur quoi pourrait se fonder le gouvernement pour justifier une augmentation automatique du financement octroyé à CBC/Radio-Canada avant toute consultation sérieuse? Pourquoi ne pas simplement examiner s'il est nécessaire d'augmenter le budget, comme vous le faites avec le mécanisme de nomination?

J'aurais encore une question après celle-ci, monsieur le président.

Le président : Je fais toujours preuve de générosité pour les premières questions.

Mme Joly : Merci pour votre question.

Je pense que la consultation publique par excellence était les dernières élections, parce que nous avons présenté un programme clair de nouveaux investissements en faveur des arts et de la culture et pour soutenir notre radiodiffuseur public. Il y était clairement question de nouveaux investissements en faveur CBC/Radio-Canada. Les engagements de notre plateforme étaient clairs également en ce qui concerne les montants à investir la première année, la deuxième et la troisième. Il devait y avoir également d'autres investissements pour d'autres organismes qui relèvent du Patrimoine canadien. Nous avons un mandat clair en faveur de nouveaux investissements.

Par ailleurs, afin de bien comprendre comment nous pourrions aider l'ensemble de l'industrie, nous envisageons de lancer des consultations publiques afin de comprendre exactement comment tirer parti du virage numérique. Cela concerne CBC/Radio-Canada ainsi que d'autres parties prenantes de manière plus générale. Nous travaillons dur, mon équipe et moi, pour mettre au point le bon modèle de consultations publiques. Comme je l'ai déjà dit, nous jugeons important de tenir compte de points de vue différents et nous croyons en l'importance de la contribution de la communauté. Mais en même temps notre plateforme énonçait un engagement clair.

Senator Plett: Thank you, minister. We can go round and round on why certain governments get defeated or elected. No government gets defeated or elected on a single issue. It's a combination of things. I would hope that people voted for you for more reasons than just what you would be doing for the CBC.

That's not a question, just a comment.

Ms. Joly: That's a fact. I agree with you on many things, but CBC/Radio-Canada was an important part of our platform.

Senator Plett: I find a little suspect the automatic increase in funding. Justin Trudeau announced in the election campaign that the Liberal government would restore the \$115 million that the Conservatives cut from CBC. That happened to be exactly \$115 million.

Why would we be restoring the \$115 million and not the \$440 million that the previous Liberal government cut? Did your government somehow calculate that CBC needs exactly \$115 million to fulfill its mandate, or was this promise, as I would suspect, purely political?

Ms. Joly: Our platform was clear. There would be investment in year one, year two and year three. It was based also on the importance that the Liberal Party gave to CBC/Radio-Canada's mandate and value. We believe that a public broadcaster is key to our democracy and to supporting Canadian content in terms of information, public affairs, and support of broadcasting cultural institutions' content. All that together, it was clear for us that we ought to invest and that we needed to empower CBC/Radio-Canada.

Senator Plett: That amounted to exactly \$115 million.

Ms. Joly: That amounted to the numbers that were part of our platform.

[Translation]

The Chair: Madam Minister, I would like to introduce the three senators who just joined us. We have Senator Runciman from Ontario, Senator Mercer from Nova Scotia, and Senator Boisvenu from Quebec.

[English]

As I mentioned, I'm always generous to the first representative from each side; so, Senator Eggleton, I will be generous to you. I want you to remember that in 40 minutes we have another minister coming, and the time you will be consuming is time you will not be sharing with your colleagues.

Le sénateur Plett : Merci, madame la ministre. On peut s'interroger sans fin sur les raisons d'une victoire ou d'une défaite d'un parti aux élections. Mais le résultat ne tient jamais à un seul facteur. Il y a toujours un faisceau de causes. J'ose croire que les électeurs vous ont choisi pour d'autres raisons que juste vos projets concernant la Société Radio-Canada.

Ce n'est pas une question, un simple commentaire.

Mme Joly : C'est un fait. Je suis d'accord avec vous sur bien des sujets, mais CBC/Radio-Canada constituait un élément important de notre plateforme.

Le sénateur Plett : L'augmentation automatique du financement me semble un peu suspecte. Justin Trudeau a annoncé pendant la campagne électorale que le gouvernement libéral rétablirait les 115 millions de dollars que les conservateurs avaient coupés dans le budget de CBC/Radio-Canada. Il se trouve que c'était exactement 115 millions de dollars.

Mais pourquoi revenir sur ces 115 millions de dollars de coupes et pas sur les 440 millions de compressions budgétaires du gouvernement libéral précédent? Votre gouvernement aurait-il calculé, d'une façon ou d'une autre, que la société a besoin d'exactly 115 millions de dollars pour remplir son mandat, ou s'agissait-il là, comme je le soupçonne, d'une promesse purement politique?

Mme Joly : Notre plateforme était claire. Elle prévoyait des investissements la première année, la deuxième et la troisième. Cela reflétait l'importance que le parti libéral accordait à CBC/Radio-Canada, à son mandat. Nous croyons qu'un radiodiffuseur public est un élément clé de notre démocratie et une garantie du contenu canadien en matière d'information, d'affaires publiques et de soutien à la diffusion de contenus des institutions culturelles. Pour toutes ces raisons, il était clair pour nous qu'il nous faudrait investir et donner à CBC/Radio-Canada les moyens nécessaires.

Le sénateur Plett : Lesquels se chiffraient à exactement 115 millions de dollars.

Mme Joly : C'est le montant qui était inscrit dans notre plateforme.

[Français]

Le président : Madame la ministre, j'aimerais vous présenter les trois sénateurs qui viennent de se joindre à nous. Le sénateur Runciman est de l'Ontario, le sénateur Mercer est de la Nouvelle-Écosse, et le sénateur Boisvenu est du Québec.

[Traduction]

Comme je l'ai dit, je suis toujours généreux à l'égard du premier représentant de chaque partie; je serai donc généreux avec vous, sénateur Eggleton. Je vous prie de ne pas perdre de vue que, dans 40 minutes, un autre ministre vient nous voir, et le temps que vous prendrez est du temps que vous ne partagerez pas avec vos collègues.

Senator Eggleton: Contrary to Senator Plett, I'm delighted you have made this promise that your government is going to reinvest in the public broadcaster, which is a valuable part of this country. Witness after witness, when we did our study last year, came and told us how important it was for pulling the country together and for telling Canadian stories. I'm also glad you've seen my minority report with respect to that.

It's quite obvious that the CBC is starved at the moment and needs further reinvestment, as you've recognized. One statistic bears repeating: The CBC gets approximately \$29 per capita, whereas the average that's invested in public broadcasting in other industrialized countries is about \$82 per capita. A number of people, including my report, have recommended that the CBC should go to at least \$40 per capita.

I'm not going to ask you specifically about the numbers, although \$115 million is appropriate at this time. In consideration of CBC/Radio-Canada having the ability to plan ahead instead of having to live from year to year when the budget comes out, could we not have five-year numbers so that they have predictable funding for some five years and be able to plan ahead better?

They're in a new age, as I think you pointed out. As important as they are as a public broadcaster, they're in an age where there is a lot of convergence in other parts of the industry. For example, there's greater use of the Internet and streaming services like Netflix, et cetera. It's tough in this environment to plan on a year-to-year basis. Could we see some predictable, five-year periods at a time?

Ms. Joly: Thank you for your question, Senator Eggleton.

Certainly, we see that as important, and we've raised that. Actually, it's in the mandate letter as well. At the same time, we want to make sure that while we will be reinvesting in CBC/Radio-Canada, the conditions to seize the digital shift and support new arrivals are met. We want to give more money, but an important transition will happen.

Ultimately, it's all about how we can seize that opportunity of the digital shift. Rather than see it as a threat, how can we really empower CBC/Radio-Canada to be the right platform and to be at the core of the development and generation of new Canadian content? We also understand that technological changes are so important and rapid that we have to do that reinvestment quickly.

I hear you.

Senator Eggleton: That's terrific.

Le sénateur Eggleton : Contrairement au sénateur Plett, je suis ravi que vous ayez fait cette promesse que votre gouvernement va de nouveau investir dans notre radiodiffuseur public, qui est un atout précieux de notre pays. Au cours de notre étude l'an dernier, les témoins se sont succédé pour nous dire combien CBC/Radio-Canada était importante pour rassembler le pays et raconter des histoires canadiennes. Je me réjouis également que vous ayez pris connaissance de mon rapport minoritaire à cet égard.

Il est tout à fait évident que CBC est exsangue en ce moment et a besoin de nouveaux investissements, comme vous l'avez reconnu. Un chiffre mérite d'être répété : CBC/Radio-Canada reçoit environ 29 \$ par tête, contre une moyenne de 82 \$ par tête dans les autres pays industrialisés pour ce qui est des investissements dans le radiodiffuseur public. Nombreux sont ceux qui, y compris dans mon rapport, ont recommandé de porter ce chiffre à au moins 40 \$ par tête.

Mais mes questions ne porteront pas spécifiquement sur les chiffres encore que celui de 115 millions de dollars me semble approprié à ce stade. Étant donné que CBC/Radio-Canada est en mesure de planifier son avenir plutôt que de vivre une année après l'autre en fonction du budget qui lui est alloué, ne pourrions-nous pas avoir des chiffres sur cinq ans de manière à lui assurer une visibilité de financement pour une période de cinq ans et lui permettre de mieux planifier ses activités?

CBC/Radio-Canada entre dans une ère nouvelle, comme vous l'avez souligné, me semble-t-il. Quelle que soit son importance comme radiodiffuseur public, la société vit une époque qui voit converger de nombreux autres secteurs de l'industrie. On voit se répandre, par exemple, l'utilisation d'Internet et de services de diffusion en flux comme Netflix, et cetera. Dans un tel environnement, il est dur de planifier d'une année sur l'autre. Pourrait-on améliorer la prévisibilité avec des cycles de planification sur cinq ans?

Mme Joly : Merci pour votre question, sénateur Eggleton.

Certainement, cela nous paraît important, et nous avons soulevé cette question. À vrai dire, elle figure également dans la lettre de mandat. En même temps, nous voulons nous assurer que tout en investissant davantage en faveur de CBC/Radio-Canada, les conditions soient remplies pour tirer profit du tournant numérique et apporter un soutien aux nouveaux entrants. Nous entendons accroître les financements, mais il se produira une transition importante.

En fin de compte, la question est la suivante : comment tirer parti du virage numérique et plutôt que de le considérer comme une menace, comment positionner CBC/Radio-Canada pour en faire la bonne plateforme et le vrai moteur de l'élaboration et de la production de nouveaux contenus canadiens? Vu l'importance et la rapidité des changements technologiques, on comprend également que ces nouveaux investissements doivent se réaliser sans tarder.

Je vous comprends.

Le sénateur Eggleton : C'est extraordinaire.

I'm glad we had this opportunity to talk about your mandate letter. I had the privilege of having three of them in the 1990s under the Chrétien government, but they were never made public. This is public, which I think is a great step in the right direction.

I want to ask you about something that came out subsequent to our study. We've talked about our study and the minority report. The CRTC has been conducting a series of consultations under the title "Let's Talk TV." I think most of the attention has come over the pick-and-pay system and people being able to decide what they want to subscribe to with the various providers.

Also in that is apparently a recommendation from them that outside prime time, broadcasters would no longer be required to air predominantly Canadian programs. That would 50 per cent or plus Canadian programs.

An independent economic forecast was co-authored by Nordicity and Peter H. Miller this fall suggesting that there could be economic and employment-related consequences from all this. They suggested as much as \$400 million lost in Canadian programs spent annually and that it would affect over 15,000 jobs and, they estimate, \$1.4 billion of the economy. Those are their estimates. Have you considered this report from the CRTC and what is your government's position on it?

Ms. Joly: Yes. Since I got into the job, I've been hearing a lot from different stakeholders about the impact of the CRTC's decision making over the past years. That is why we want to launch public consultations, because ultimately we're all talking about the same phenomenon, which is the digital shift that is happening. While that is happening, how we can elaborate the right model? How can we ease the transition in order to support the industries that are content generators and creators to facilitate that transition? As governments, we have levers to do that, the CBC being one of them, but we want to work with stakeholders and partner with industries to really facilitate that transition.

Societies throughout the world are facing the same issue. Not a lot of countries have the same geographic and geopolitical position that Canada has. If you go back to the roots of CBC/Radio-Canada and why it was created in the 1920s, it was clearly created to develop information that was purely Canadian. We want to make sure that we do the public consultations that will present recommendations not only to develop that new model but also to support the transition.

Je suis heureux d'avoir eu la possibilité de discuter avec vous de votre lettre de mandat. J'ai eu le privilège d'en avoir trois dans les années 1990, sous le gouvernement Chrétien, mais elles n'ont jamais été rendues publiques. Celle-ci est publique, ce qui constitue, je trouve, un grand pas dans la bonne direction.

Je souhaite vous poser une question sur un des prolongements de votre étude. Nous avons parlé de notre étude du rapport minoritaire. Le CRTC a mené une série de consultations sous le titre « Parlons télé ». L'attention s'est surtout concentrée, je crois, sur le système de choix à la carte qui donne à chacun la possibilité de choisir quel abonnement prendre auprès de chaque fournisseur.

Et également sur le fait qu'il serait recommandé, apparemment, de ne plus exiger des radiodiffuseurs qu'ils mettent en ondes, en dehors des heures de grande écoute, des programmes canadiens essentiellement. C'est-à-dire 50 p. 100 ou plus des programmes canadiens.

Cet automne, une étude indépendante de prospective économique, dont les auteurs sont Nordicity et Peter H. Miller, laissait entendre que tout cela pourrait bien avoir des conséquences sur le plan de l'économie et de l'emploi. Selon eux, la baisse des investissements dans les programmes canadiens pourrait se chiffrer à 400 millions de dollars par an et pourrait affecter plus de 15 000 emplois pour un impact économique global de 1,4 milliard de dollars. Il s'agit là de leurs estimations. Avez-vous examiné ce rapport du CRTC et quelle est la position de votre gouvernement là-dessus?

Mme Joly : Oui. Depuis que j'ai pris mes fonctions, j'entends les commentaires de nombreuses parties prenantes différentes concernant l'incidence des décisions du CRTC par le passé. C'est pourquoi nous souhaitons lancer des consultations publiques, parce qu'en fin de compte nous parlons tous du même phénomène, c'est-à-dire du tournant numérique en cours. Dans ces circonstances, comment pouvons-nous mettre au point le modèle approprié? Comment faciliter la transition pour venir en aide aux industries et aux créateurs qui produisent des contenus? Les gouvernements disposent de leviers à cette fin, CBC/Radio-Canada est l'un d'entre eux, mais nous souhaitons travailler avec les parties prenantes et les partenaires industriels pour réellement faciliter la transition.

Partout dans le monde, les radiodiffuseurs font face à la même question. Rares sont les pays qui ont la même position géographique et géopolitique que le Canada. Si vous remontez aux origines de CBC/Radio-Canada et aux raisons de sa création dans les années 1920, il est clair qu'elle a été créée pour élaborer une information qui se voulait purement canadienne. Nous tenons à réaliser ces consultations publiques qui aboutiront à des recommandations qui aideront à élaborer le nouveau modèle et aussi à faciliter la transition.

I had a chance to discuss this with Fleur Pellerin, the Minister of Culture of France, who has been dealing with the same issue in France. These are questions she is asking herself and her government is asking. We also want to look at what other countries are doing to look at all the levers that we have.

Senator Eggleton: One final question: You're committed also to merit-based and independent appointments to the board of directors. I applaud that. I think we all agree that that's a good idea. There is also the question of who selects the president. In the past, the president has been selected by the Prime Minister. Would you consider that the president should be a person with expertise in business and broadcasting and be selected by the board itself?

Ms. Joly: Well, we certainly value expertise, and we especially value digital expertise. That being said, we will develop a nomination process that will be merit based, as you said, and open, as our government has committed to do in general with all appointments for the government. We will look into issues of merit-based appointments and also the right process so that when you look not at the president but at the board, we can ensure that we have a gender-balanced board, that we have representatives from different communities and that there is the right expertise. That's very important.

As I said at the beginning, there's a governance model in place for the CBC which is different from other public broadcasters in the world. That governance is that the board is in charge of decision making in terms of operations. That is why we want to make sure that we have the right process in order to have the right expertise and the right representation of Canadian society.

Senator Eggleton: Thank you very much. Good luck.

Senator Housakos: I don't want to dwell any further on the CBC issue. I want to remind our colleagues and the audience that this committee spent a lot of time and energy and did an outstanding report on the CBC. I'm glad to see the minister has read it.

For the record, I want to remind my colleague Senator Eggleton, as I have in the past, that he was a minister of a government that cut well over \$200 million over the 1990s in CBC/Radio-Canada, and at that time he wasn't that compelled to rip his shirt in indignation. Of course, 15 years later, he thinks the solution is to reinstate half of what his government cut at that time. I don't want to dwell on the CBC study. Like I said, the report speaks for itself.

J'ai eu l'occasion de discuter avec Fleur Pellerin, la ministre française de la Culture, qui est aux prises avec le même problème en France. Elle et son gouvernement se posent les mêmes questions. Nous souhaitons voir également ce qui se fait dans les autres pays pour voir l'ensemble des leviers dont nous disposons.

Le sénateur Eggleton : Une dernière question : vous êtes également partisans d'un mécanisme permettant la nomination au conseil d'administration de personnalités choisies sur la base du mérite et de l'indépendance. J'applaudis à cela. Nous trouvons tous, je crois, que c'est une bonne idée. Il y a aussi la question de qui choisit le président. Par le passé, c'était le premier ministre qui choisissait le président. Êtes-vous d'avis que le président devrait être une personne compétente dans le domaine des affaires et de la radiodiffusion et recrutée par le conseil d'administration lui-même?

Mme Joly : Nous apprécions naturellement la compétence, en particulier dans le domaine numérique. Cela dit, le mécanisme de nomination reposera sur le mérite, comme vous l'avez dit, il sera ouvert, conformément aux engagements pris par notre gouvernement pour toutes les nominations en général relevant du gouvernement. Nous examinerons les questions liées au mérite et à la validité du mécanisme de manière à garantir, il est question ici non pas du président, mais du conseil d'administration, une représentation équilibrée entre les hommes et les femmes, et entre les différentes communautés et qui offre les compétences appropriées. Cela est très important.

Comme je l'ai dit au début, il y a un modèle de gouvernance en place pour CBC/Radio-Canada qui diffère de celui des autres radiodiffuseurs publics dans le monde. En vertu de ce modèle, c'est le conseil d'administration qui décide et gère les opérations. C'est pourquoi nous veillerons à avoir le bon mécanisme en place pour réunir les compétences indispensables et avoir un conseil d'administration représentatif du radiodiffuseur national.

Le sénateur Eggleton : Merci beaucoup. Bonne chance.

Le sénateur Housakos : Je ne veux pas m'étendre davantage sur la question de CBC/Radio-Canada. Je tiens à rappeler à vos collègues et à l'auditoire que notre comité y a consacré beaucoup de temps et d'énergie et a produit un rapport remarquable sur le sujet. Je suis heureux de voir que la ministre l'a lu.

Aux fins du compte rendu, je rappelle à mon collègue le sénateur Eggleton, comme j'ai déjà eu l'occasion de le faire, qu'il était ministre d'un gouvernement qui a imposé des coupes nettement supérieures à 200 millions de dollars durant les années 1990 à CBC/Radio-Canada, et qu'à l'époque il n'était pas indigné au point de se frapper la poitrine. Bien sûr, 15 ans plus tard, il estime que la solution consiste à rétablir la moitié des crédits supprimés par son gouvernement à l'époque. Je ne m'étendrai pas sur l'étude relative à CBC/Radio-Canada. Comme je l'ai dit, le rapport est suffisamment éloquent.

[*Translation*]

My question for the minister is about another very important aspect of her mandate, and it pertains to the two official languages.

In theory, our country is bilingual. It was established by two founding peoples, and English and French have always played an important role here. For your department, defending the two official languages is paramount.

However, as a Quebecer and a Canadian, I am very worried about the fact that, when I travel outside Quebec, I see Canada slowly becoming more anglophone than francophone, even nearly unilingual English-speaking. We also see that Quebec has become unilingual French-speaking.

In the long term, we are a bilingual country in theory. However, in practice, we have two solitudes, two territories: a unilingual francophone territory, and a unilingual anglophone territory. Therefore, the federal government must develop a strategy to address that issue.

I would like to know whether you have a plan to resolve that problem, and whether you see it as a problem. What is your perspective on the issue and your strategy for dealing with it?

Ms. Joly: First, I am responsible for official languages. I share that responsibility with Scott Brison, President of the Treasury Board, when it comes to implementing official languages in the public service. I work with Mr. Brison to ensure that our public service is bilingual and that Canadians have access to quality bilingual services.

As I mentioned in my opening remarks, the Prime Minister give me the mandate to draft a new plan that could meet the needs of minority communities.

I have had an opportunity to meet with a number of community members and leaders — some of them francophones in a minority situation, some of them anglophones in a minority situation — and I feel their anxiety and their concerns. I have met with major players in the defence of minority communities' rights, including Judge Bastarache, to try to find contemporary ways to support the various communities. I also had an opportunity to meet with Graham Fraser, the Commissioner of Official Languages, to hear his concerns.

Our plan will certainly be related to the new roadmap, but it will once again take into account the reality of the digital universe, which gives access to new tools. That brings me to another aspect that is part of my mandate letter. I am talking about an online tool for second language learning — either French or English. That was an idea of my colleague Mauril Bélanger. We are working on that matter actively and upstream to help as many Canadians as possible learn their second language easily online, and thus enhance bilingualism.

[*Français*]

La question que j'ai pour la ministre concerne une autre partie très importante de son mandat, et elle vise les deux langues officielles.

Nous avons un pays qui, en théorie, est bilingue. C'est un pays qui a été fondé par deux peuples fondateurs, et l'anglais et le français y ont toujours joué un rôle important. Pour votre ministère, la défense des deux langues officielles est primordiale.

Or, en tant que Québécois et Canadien, je suis très inquiet du fait que, lorsque je voyage à l'extérieur du Québec, le Canada devient petit à petit plus anglophone que francophone, voire presque unilingue anglophone. On constate aussi que le Québec est devenu unilingue francophone.

Dans le long terme, en théorie, la réalité est que nous sommes un pays bilingue. Toutefois, en pratique, nous avons deux solitudes, deux territoires : un territoire unilingue francophone, et l'autre unilingue anglophone. Le gouvernement fédéral doit donc élaborer une stratégie pour remédier à ce phénomène.

J'aimerais savoir si vous avez un plan pour remédier à ce problème, et si vous le voyez comme un problème. Quelles sont votre perspective et votre stratégie à ce sujet?

Mme Joly : Premièrement, j'ai la responsabilité des langues officielles, et je la partage avec Scott Brison, président du Conseil du Trésor, en ce qui concerne l'application des langues officielles à la fonction publique. Je travaille de concert avec M. Brison pour veiller à ce que nous ayons une fonction publique bilingue et que les citoyens aient accès à des services bilingues de qualité.

Comme je l'ai mentionné dans mon discours d'ouverture, le premier ministre m'a donné le mandat de rédiger un nouveau plan qui pourra répondre aux besoins des communautés en situation minoritaire.

J'ai eu l'occasion de rencontrer plusieurs membres et leaders des communautés, tantôt francophones en situation minoritaire, tantôt anglophones en situation minoritaire, et je ressens leur anxiété et leurs préoccupations. J'ai eu l'occasion de rencontrer les grands de la défense des droits des communautés en situation minoritaire, y compris le juge Bastarache, pour tenter de trouver des façons contemporaines de soutenir les différentes communautés. J'ai eu l'occasion aussi de rencontrer Graham Fraser, le commissaire aux langues officielles, pour qu'il me fasse part de ses préoccupations.

Certainement, notre plan sera lié à la nouvelle feuille de route, mais il tiendra compte, encore une fois, de la réalité du numérique, qui donne accès à de nouveaux outils. Dans ce contexte, cela m'amène à parler d'un autre aspect qui figure dans ma lettre de mandat, et qui est celui de l'outil en ligne d'apprentissage d'une langue seconde, qu'il s'agisse du français ou de l'anglais. C'était une idée de mon collègue, Mauril Bélanger. C'est un sujet sur lequel nous travaillons activement et en amont, pour permettre au plus grand nombre de Canadiens d'apprendre aisément en ligne la deuxième langue, et donc d'accroître le bilinguisme.

This is a new tool that will help us develop a new plan and will be preceded by a public consultation, as we want to make sure that the various current disputes related to the recognition of linguistic minorities' rights could be resolved. We are working very hard on that issue.

Senator Housakos: I am not just talking about defending the rights of francophone minorities outside Quebec or the rights of anglophones in Quebec. I am talking about the fact that, when French-speaking Quebecers travel to the west or to Ontario, they currently feel like strangers, as do anglophones travelling in some francophone parts of Quebec.

Do you agree with me that we are, in theory, a bilingual country? We can take all kinds of initiatives to ensure that Canada's public service is bilingual. I am not talking about the federal government, but rather about the private sector. For instance, things are difficult for unilingual francophones in Toronto. The situation is the same for unilingual anglophones who have to work in Sept-Îles or in Quebec City. It is very hard for those people to function as Canadians in their own country because they are not sufficiently bilingual.

That is what my question is about. Do you not agree that, in general, Canadians are less bilingual than they should be in a bilingual country? This issue has more to do with practicality than politics, and I know that the solution is not simple, Madam Minister.

Ms. Joly: No. First, I think it is up to the federal government to play a leadership role, but I still want to reframe the debate by presenting a few statistics, especially those indicating an increase in the rate of bilingualism.

According to the latest statistics, Canadians' ability to speak both languages has increased. That is good news. Another development we are seeing is that some francophone schools in Ontario and in other provinces are running out of space. New parents are showing a strong interest in enrolling their children in francophone schools. So that is good news.

However, I do understand your point of view. That is a concern and a constant challenge. As the minister in charge of official languages, I am engaged in that battle and I will not give up. I want to clarify that this is truly a priority.

We have a Liberal government — Trudeau 2.0. The elder Trudeau, along with his government, was one of the instigators of implementing official bilingualism in Canada. So that is a legacy we do not intend to let die.

Il s'agit d'un nouvel outil qui nous permettra d'élaborer un nouveau plan et qui sera précédé d'une consultation publique, car nous voulons nous assurer que les différents litiges qui ont lieu à l'heure actuelle et qui sont liés à la reconnaissance des droits des minorités linguistiques pourront être réglés. Nous travaillons très fort sur ce dossier.

Le sénateur Housakos : Je ne parle pas seulement de la défense des droits des minorités francophones hors Québec ou des droits des anglophones au Québec. Je parle du fait que, en ce moment, quand un francophone québécois voyage dans l'Ouest ou en Ontario, il s'y sent comme un étranger, tout comme l'anglophone qui voyage dans certains coins francophones du Québec.

Est-ce que vous convenez avec moi que nous sommes un pays bilingue, en théorie? Nous pouvons prendre toutes sortes d'initiatives pour nous assurer que la fonction publique du Canada est bilingue. Je ne parle pas du gouvernement fédéral; je parle du secteur privé. Par exemple, il y a la difficulté qu'éprouve un unilingue francophone à Toronto. C'est la même chose pour l'unilingue anglophone qui doit travailler à Sept-Îles ou à Québec. Ces gens ont beaucoup de difficulté à fonctionner comme Canadiens dans leur propre pays, parce qu'ils ne sont pas suffisamment bilingues.

C'est là l'essentiel de ma question. N'êtes-vous pas d'accord pour dire qu'en général, les Canadiens qui vivent dans un pays bilingue sont moins bilingues qu'il ne faudrait l'être dans un pays bilingue? C'est une question plus pratique que politique, et je sais bien que la solution n'est pas simple, madame la ministre.

Mme Joly : Non. Tout d'abord, je pense que c'est au gouvernement fédéral de jouer un rôle d'impulsion, mais je veux tout de même recadrer le débat en vous présentant quelques statistiques, notamment celles qui concernent l'augmentation du taux de bilinguisme.

Selon les dernières statistiques, il y a une augmentation de la capacité des Canadiens à parler les deux langues. C'est une bonne nouvelle. L'autre aspect que l'on remarque, c'est que dans certaines écoles francophones en Ontario et dans d'autres provinces, on manque de places. Les nouveaux parents manifestent un intérêt marqué à inscrire leurs enfants dans des écoles francophones. Ce sont donc de bonnes nouvelles.

Cependant, je comprends votre point de vue. C'est une préoccupation et un défi constant. À titre de ministre responsable des langues officielles, il s'agit d'une bataille dans laquelle je m'engage et devant laquelle je ne baisserai pas les bras. Je tiens à vous préciser qu'il s'agit vraiment d'une priorité.

Nous avons un gouvernement libéral, celui de Trudeau 2.0. Or, Trudeau père, de concert avec son gouvernement, a été l'un des instigateurs de la mise en place de toutes les questions du bilinguisme officiel au Canada. Il s'agit donc d'un legs que nous n'entendons pas laisser mourir.

[English]

Senator Housakos: Minister McCallum stated that several of his Liberal colleagues, some of whom have stated it publicly, are urging him to eliminate the language proficiency requirement for people applying for Canadian citizenship. Under the current law, of course, people between 14 and 64 must demonstrate adequate knowledge of one or the other official language, French or English.

Minister, your mandate letter states that a Minister of Canadian Heritage has an overwhelming goal to implement your government's plan to, amongst other things, safeguard our official languages, as you adequately pointed out in your responses earlier.

My question to you is: How does dropping the requirement of new Canadians to be proficient in one of two official languages do anything to safeguard our official languages, and what message are we sending to the cultural communities in Canada where we're trying to strengthen bilingualism and Canadian culture?

Ms. Joly: Certainly the question of respecting the official languages law is important, and that's why we're looking at developing new tools. I was talking a bit earlier about the new online service that we will be developing that will give access to French and English to every Canadian. That is certainly an innovative way that we are working on developing to offer to all Canadians.

Also, I had the chance to talk Graham Fraser on different subjects, including the integration, in French or English, of immigrants, especially in light of the 25,000 Syrian refugees. So we're looking at how communities are developing programs to make sure that, for example, refugees arriving in Manitoba are able to speak French and be integrated into Canadian society in French, and that's the same in New Brunswick. We are partnering very closely with different NGOs that are working in the field to enhance these capacities.

When you look at the Syrian refugee file and the project, we are now at the most important phase. We were able to organize everything to get the Syrian population that were the most vulnerable and that posed no security and health risk to Canadians here. More than 20,000 Syrian refugees that have arrived since November 4, and we will be achieving the target of 25,000 by the end of February.

The housing issue has been the main priority of Mr. McCallum, as well as finding them jobs, but the question of language is at the same time as finding jobs. So that's why we are working very closely together to make sure that there is the right support from communities in terms of language capabilities.

[Traduction]

Le sénateur Housakos : Le ministre McCallum a déclaré que certains de ses collègues libéraux, dont d'aucuns l'ont déclaré publiquement, le poussent à éliminer l'exigence de connaissance de la langue pour les personnes qui demandent la citoyenneté canadienne. En vertu de la loi actuelle, naturellement, les personnes âgées entre 14 et 64 ans doivent prouver qu'elles ont une connaissance adéquate de l'une des deux langues officielles, le français ou l'anglais.

Madame la ministre, votre lettre de mandat dit clairement qu'un ministre du Patrimoine canadien a pour objectif général de mettre en œuvre le plan du gouvernement pour, entre autres choses, préserver les langues officielles, comme vous l'avez d'ailleurs signalé dans vos réponses un peu plus tôt.

La question que je vous pose est la suivante : en quoi est-ce que la loi de supprimer l'exigence pour les nouveaux Canadiens de connaître l'une des deux langues officielles contribue à protéger nos langues officielles et quel message envoyons-nous aux communautés culturelles du Canada qui s'efforcent de renforcer le bilinguisme et la culture canadienne?

Mme Joly : Il est certainement important de faire respecter la loi sur les langues officielles et c'est pourquoi on s'efforce d'élaborer de nouveaux outils. J'ai parlé un petit peu plus tôt du service en ligne que l'on entend mettre en place pour donner accès au service en anglais et en français à chaque Canadien. Il s'agit là d'une façon novatrice de procéder et l'on vise à offrir cette possibilité à tous les Canadiens.

Par ailleurs, j'ai eu l'occasion de parler avec Graham Fraser de différents sujets, y compris l'intégration, en français ou en anglais, des immigrants, en particulier à la lumière de l'arrivée de 25 000 réfugiés syriens. Nous nous efforçons donc de voir comment les communautés peuvent mettre en place des programmes visant, par exemple, à faire en sorte que des réfugiés qui arrivent au Manitoba puissent parler le français et être intégrés dans la société canadienne en français, et il en va de même au Nouveau-Brunswick. Nous établissons un partenariat étroit avec différentes ONG qui travaillent dans ce domaine pour renforcer ces capacités.

Le dossier des réfugiés syriens, et le projet qui y est associé, entre maintenant dans une phase cruciale. Nous avons été en mesure de tout organiser pour faire venir des éléments de la population syrienne choisis parmi les plus vulnérables et ne présentant aucun danger de sécurité ni de santé pour les Canadiens ici. Depuis le 4 novembre, plus de 20 000 Syriens sont arrivés, et nous espérons atteindre le chiffre de 25 000 d'ici la fin de février.

La question du logement a été la principale priorité de M. McCallum, tout comme la question de l'emploi, mais celle de la langue se pose en même temps que celle de la recherche de l'emploi. C'est pourquoi nous travaillons en étroite collaboration pour nous assurer que les communautés offrent le soutien nécessaire en matière de capacités linguistiques.

Senator Merchant: Congratulations, minister. You're very enthusiastic and you've embraced the mandate letters, so we look forward to you doing great things.

You're a new MP and a new minister. Many of you are new, and the whole government really is new. You have some people who have been in government previously.

I don't know how these mandate letters came about, because even the Prime Minister came from a position of being the leader of a third party. You didn't have the experience; maybe you could be idealistic but maybe not too pragmatic.

Is there any mechanism where some of you can go back to the PMO or PCO and say, "Maybe these are not achievable or realistic" and change a little bit? Can you influence the parameters of your mandate?

Ms. Joly: That's a good question.

I see the fact of being a rookie minister, especially in light of the digital shift, as extremely important and actually a strength because we shouldn't be seeing what's happening at Heritage through the same lens of past decades.

I profoundly believe that Heritage is at the most strategic point of its history because of what's happening with digital, and I think that my mandate letter is just the beginning of what could be done with Heritage in terms of supporting creative content. Canada can become a leader in embracing the digital shift even before many countries throughout the world. That goes back to what Senator Dawson said at the beginning. We once were this great country that was supporting our telephone companies or telecoms. We were very strong in terms of filmmaking in the past — our documentaries, et cetera. We can be that.

My department was cut by 40 per cent over the past 10 years. What has been lacking is vision, to a certain extent. This is not an attack on my predecessors. It's a question that is asked everywhere around the world: How can governments adapt to what is happening in digital? What is lacking is vision. The fact that we're a new government with a lot of us being new, understanding digital is what we need.

I completely understand the importance of experience and of having some knowledge about what was done in the past, the good and the bad, and of being very humble towards the fact that, of course, this is the first time I've been a minister — and a lot of us are first-time ministers. That's why we have good deputy ministers and also very good people in our political offices and in PCO and PMO.

La sénatrice Merchant : Félicitations, madame la ministre. Vous êtes très enthousiaste et vous avez vraiment à cœur les objectifs que vous assigne votre mandat, nous attendons donc de grandes choses de votre part.

Vous êtes nouvelle députée et nouvelle ministre. Nombre d'entre vous sont nouveaux et l'ensemble du gouvernement est neuf. Certaines personnes ont été au gouvernement par le passé.

Je ne sais pas comment on en est arrivé à ces lettres de mandat, parce que même le premier ministre venait d'une position où il était le leader d'un troisième parti. Vous n'aviez pas l'expérience; vous pouviez être idéalistes, mais peut-être pas trop pragmatiques.

Existe-t-il un mécanisme qui permette à certains d'entre vous de vous adresser au CPM ou au BCP pour dire, « ces objectifs ne sont-ils pas irréalistes ou irréalisables? » et les modifier quelque peu? Pouvez-vous infléchir les paramètres de votre mandat?

Mme Joly : Voilà une excellente question.

Je considère le fait d'être ministre débutante, surtout à la lumière du virage numérique, comme un facteur extrêmement important et, en fait, un élément de force parce qu'on ne devrait pas voir ce qui se passe au ministère du Patrimoine à travers le même prisme que celui des décennies écoulées.

Je crois profondément que le ministère du Patrimoine vit le moment le plus décisif de son histoire en raison de la révolution numérique et je crois que ma lettre de mandat n'énonce que le début de ce qui pourrait être fait en matière de patrimoine pour ce qui est du soutien apporté à la création de contenus. Le Canada peut devenir un leader en jouant à fond la carte du numérique et devancer de nombreux autres pays dans le monde. Ça revient à ce que disait le sénateur Dawson au début. Nous avons été autrefois ce grand pays qui soutenait ses entreprises de téléphonie et de télécommunications. Nous étions très forts en matière de production cinématographique autrefois — avec nos documentaires, et cetera. Nous pouvons le redevenir.

Mon ministère a vu son budget réduit de 40 p. 100 au cours des 10 dernières années. Ce qui a fait défaut, c'est la vision, dans une certaine mesure. Cela n'est pas une attaque contre mes prédécesseurs. C'est une question qui se pose partout dans le monde : comment les gouvernements s'adaptent-ils à la révolution numérique? Ce qui fait défaut, c'est la vision. Le fait que nous sommes un nouveau gouvernement, que nombre d'entre nous soient nouveaux, rend la compréhension du tournant numérique indispensable.

Je comprends tout à fait l'importance de l'expérience et d'avoir une connaissance de ce qui s'est fait par le passé, ce qui était bon, ce qui l'était moins, et la nécessité d'être humble du fait que, naturellement, c'est la première fois que je suis ministre — et c'est le cas de beaucoup d'entre nous. C'est pourquoi nous avons de bons sous-ministres et aussi d'excellentes personnes dans nos bureaux politiques ainsi qu'au BCP et au CPM.

We have a whole-of-government approach. An example of that is being able to work on the Syrian refugee file with Minister John McCallum, combining the experience. I see that in terms of innovation and digital at this time, Heritage needs a breath of fresh air.

The Chair: I have to have discipline with the minister as well as with the members. We have 10 or 12 minutes left and four senators that want to ask questions. We'll need brief questions, my friends, and, minister, brief answers. Everybody will have the chance to ask at least one question.

Senator Runciman: Minister, my brief question deals with your mandate letter. I think the first item listed as a priority is to "Review current plans for Canada 150 and champion government-wide efforts to promote this important celebration." Prior to the election, a significant number of commitments were made under the Canada 150 community infrastructure program in southwestern Ontario. There were some 380 infrastructure projects approved by FedDev. I think there are a few nervous folks, at least in the province I represent, with respect to where that stands, and I wonder if you could clarify that today.

Ms. Joly: When I first arrived in this position, one of the first subjects I looked into was the one hundred and fiftieth anniversary, which is arriving very soon. We wanted to make sure that four important themes would be supported in the context of these celebrations that were not necessarily present. The four themes are youth, indigenous reconciliation, the environment, and inclusion and diversity. These are the four themes that have been added. This doesn't mean there's nothing in terms of sports and arts and culture, as they're already present. We also want to make sure that we have an international component to the anniversary.

Senator Runciman: I'm not sure where this is going.

Ms. Joly: We have an international component — Canada is the number one destination in 2017. In order to be that destination, we are supporting community programs. We haven't done any announcements yet in terms of community programs and initiatives.

The infrastructure was under regional agencies, so was not dealt with through Heritage but through Innovation. My colleague, Minister Bains, has this responsibility. Any demands in terms of community projects, which are much more about programming, they're under Heritage, but nothing has been announced yet. If it's infrastructure, then it's under Minister Bains.

Notre gouvernement applique une approche d'ensemble. Cela est notamment illustré par ma capacité à travailler sur le dossier des réfugiés syriens avec le ministre John McCallum, en mettant en commun notre expérience. Je constate que sur les plans de l'innovation et du tournant numérique, le ministère du Patrimoine a besoin aujourd'hui d'une bouffée d'air frais.

Le président : Je dois faire preuve de discipline avec le ministre comme avec les membres du comité. Il nous reste 10 à 12 minutes et quatre sénateurs veulent encore poser des questions. Je vous prie, mes amis, d'être brefs dans vos questions et, madame la ministre, d'être brève dans vos réponses. Chacun aura la possibilité de poser au moins une question.

Le sénateur Runciman : Madame la ministre, ma question brève portera sur votre lettre de mandat. Je crois que le premier point de la liste des priorités consistait à « Examiner les plans actuels pour le 150^e anniversaire du Canada et appuyer les efforts pangouvernementaux pour promouvoir cette importante célébration ». Avant les élections, de nombreux engagements ont été pris dans le cadre du programme d'infrastructures communautaires pour le 150^e anniversaire du Canada dans le sud-ouest de l'Ontario. Quelque 380 projets d'infrastructures ont été approuvés par FedDev. Je pense qu'il y a pas mal de gens sur les nerfs, du moins dans la province que je représente, qui se demandent où l'on en est à ce sujet et je me demande si vous pourriez aujourd'hui apporter des éclaircissements.

Mme Joly : Lorsque j'ai pris mes fonctions, l'un des premiers sujets que j'ai été amenée à examiner était le 150^e anniversaire du Canada, qui arrive très bientôt. Nous voulions nous assurer que quatre thèmes importants seraient pris en compte dans le contexte de ces célébrations alors qu'ils n'étaient pas nécessairement présents. Ces quatre thèmes sont la jeunesse, la réconciliation avec les Autochtones, l'environnement, et l'inclusion et la diversité. Ce sont les quatre thèmes qui ont été ajoutés. Cela ne veut pas dire qu'il n'est nulle part question de sport, d'art et de culture, mais ces thèmes sont déjà présents. Nous voulons également nous assurer qu'il y a une composante internationale dans cet anniversaire.

Le sénateur Runciman : Je ne vois pas très bien vers où cela s'en va.

Mme Joly : Nous avons une composante internationale — le Canada est la destination numéro un en 2017. Pour être cette destination, nous appuyons des programmes communautaires. Nous n'avons pas fait de déclaration encore en ce qui concerne les programmes et initiatives communautaires.

L'infrastructure relevait d'agences régionales et donc ce n'était pas le ministère du Patrimoine qui s'en occupait, mais celui de l'Innovation. Mon collègue, le ministre Bains, est chargé de ce domaine. Toutes les demandes relatives à des projets communautaires qui sont beaucoup plus concernés par la programmation relèvent du patrimoine, mais rien n'a encore été annoncé. S'il s'agit d'infrastructure, ça relève du ministre Bains.

The Chair: To be sure that the last three senators get their questions, I'll ask them to ask their questions and you can answer them and wrap up at the same time.

Senator Mercer: Minister, congratulations. I'm thrilled that you're here and thrilled, obviously, with the election results as well. Now on with the hard work.

I want to ask a couple of questions together about CBC and the recommitment to CBC, which I applaud. I would like to underscore the feeling in my region of Nova Scotia that there needs to be more emphasis on regional news. The numerous cutbacks have affected the ability of CBC to provide local news as opposed to national and international news.

Second, we also have regional artistic productions that have gone by the wayside because of the cuts. I would hope that you would show some recommitment to those.

My final point is on the pick-and-pay system. I had the unfortunate experience of having a year off because of an illness, which has forced me to be in front of a television a lot more than I ever planned. I discovered the value of a pick-and-pay system, if I had a good one. It is a very frustrating thing for people whose options are limited by their lack of mobility or their health that we are forced to pay for a system. I pay for things on my television system in Nova Scotia that I have absolutely no interest in because it's part of the package. I want to get rid of that stuff and concentrate on the things I am interested in. Some of those things are artistic and some are sports. It would be helpful if you could make a comment on where we're going in terms of developing a proper pick-and-pay system for Canadians.

Senator MacDonald: Minister, this question may be more appropriate for your deputy minister in that he may have a little more information on this because of the way it occurred.

Speaking about Canadian history, from Ellesmere Island in the North to the tip of Tierra del Fuego in South America, every country in the mainland of the Americas is a republic except Canada. Canada is a parliamentary democracy under a constitutional monarchy. Gus Cloutier was a long-time Sergeant-at-Arms and Canadian Secretary to Her Majesty the Queen. When he died in 2005, for almost four years Heritage Canada refused to fill the position of Canadian Secretary to Her Majesty the Queen. They just would not deal with it. I don't know why. There may have been an agenda over there, but they did not

Le président : Pour être certain que les trois derniers sénateurs puissent poser leurs questions, je leur demanderai de le faire tout de suite et vous pourrez y répondre et présenter votre synthèse en même temps.

Le sénateur Mercer : Madame la ministre, mes félicitations. Je suis très heureux que vous soyez ici, et très heureux évidemment du résultat des élections également. Mais venons-en maintenant à la partie plus ardue du travail.

Je souhaite poser quelques questions à propos de CBC/Radio-Canada et du nouvel engagement du gouvernement en sa faveur, auquel j'applaudis. Je voudrais souligner le sentiment que l'on a dans ma région de la Nouvelle-Écosse qu'il conviendrait d'accorder plus d'importance aux informations régionales. Les nombreuses coupes budgétaires ont affecté la capacité de la société de fournir des informations locales par opposition aux informations nationales et internationales.

En second lieu, nous avons des productions artistiques régionales qui ont été un peu oubliées en raison de ces coupes. J'espère que vous pourrez également vous engager de nouveau en faveur de ces productions.

Mon dernier commentaire concerne le système à la carte. J'ai eu la malchance de devoir prendre une année de congé pour cause de maladie, ce qui m'a forcé à passer beaucoup plus de temps devant la télévision que je n'aurais jamais pu le prévoir. J'ai découvert tout l'intérêt que pouvait présenter un système à la carte, faute d'en avoir un bon à ma disposition. Rien de plus frustrant pour les personnes dont les options sont limitées par leur manque de mobilité ou leur état de santé que d'être obligé de payer pour un système imposé. Je paie pour des choses associées à mon abonnement de télévision en Nouvelle-Écosse, qui ne présentent strictement aucun intérêt pour moi, parce qu'elles font partie du bouquet. Je veux me débarrasser de ce fatras et me concentrer sur les choses qui m'intéressent. Certaines de ces choses sont d'ordre artistique, d'autres concernent le sport. Vous me rendriez service si vous pouviez faire un commentaire sur l'orientation qui est prise concernant la mise en place d'un vrai système à la carte pour les Canadiens.

Le sénateur MacDonald : Madame la ministre, il serait peut-être plus indiqué d'adresser cette question à votre sous-ministre dans la mesure où il pourrait avoir un peu plus d'information sur ce sujet en raison de la façon dont il s'est présenté.

À propos de l'histoire du Canada, de l'île d'Ellesmere dans le Nord jusqu'à la pointe de la Terre de Feu en Amérique du Sud, tous les pays sur la partie continentale des Amériques à l'exception du Canada sont des républiques. Le Canada est une démocratie parlementaire sous le régime de la monarchie constitutionnelle. Gus Cloutier a longtemps été sergent d'armes et secrétaire canadien de Sa Majesté la reine. Après sa mort, en 2005, le ministère du Patrimoine s'est refusé, presque quatre années durant, à pourvoir le poste de secrétaire canadien auprès de Sa Majesté la Reine, se désintéressant complètement de la

want to fill that position. The position was eventually given to the Black Rod of the Senate.

One thing I noticed — and it was hard not to notice — right after the government was sworn was that this position was shifted from the Privy Council Office back to Canadian Heritage.

Since Canadian Heritage had such contempt for the position previously, I'm curious why one of the first acts of this government was transfer this position back to Canadian Heritage and who gave the directive? Why was this done?

[Translation]

Senator Boisvenu: Good evening, Madam Minister. Congratulations on your appointment.

I will continue in the same vein as my colleague, Senator Housakos, on the bilingualism issue. I was a member of the Standing Senate Committee on Official Languages during my first years in the Senate. At the time, we carried out a study on the situation of minority communities, particularly in western Canada. Clearly, francophone communities that use their mother tongue are fewer there. We also see a progression in terms of single usage of a language, especially when it comes to the second and third generations. A major concern for me is the mass arrival of immigrants and their attitude toward bilingualism. A survey conducted in Quebec showed that nearly 40 per cent of immigrants refused to learn French or did not see the use of learning it. That raised some concerns among Quebecers about the massive influx of people who are not familiar with bilingualism in Canada — it may be a problem at that level. Aside from the strategy focussed on the possibility of learning French and English online, do you intend to implement a more ambitious strategy to maintain the association of bilingual character with Canada's image internationally and to make it possible for Quebecers and Ontarians to speak both languages when receiving government services and in stores when they travel from one province to the other?

[English]

Ms. Joly: I'll start by answering Senator Mercer's question.

In the context of the public consultation, we will be looking at local content and how we can support local content. Actually, I think that there is a true opportunity to have a lot of local content, so that's interesting.

In terms of pick-and-pay, it goes to the important shift in terms of information and content consumption, which is based on personalization. That's certainly the case in how you search and

chose. Je ne sais pas pourquoi. Cela répondait peut-être à un objectif inexprimé, mais on ne voulait pas pourvoir ce poste. Le poste a finalement été attribué à l'huissier du Sénat.

Une chose que j'ai remarquée — et ç'eut été difficile de ne pas la remarquer — juste après l'assermentation du gouvernement, c'est que ce poste a été transféré du Bureau du Conseil privé pour être rendu au ministère du Patrimoine canadien.

Étant donné que le ministère du Patrimoine canadien avait manifesté tant de mépris pour ce poste auparavant, je suis curieux de savoir pourquoi l'une des premières mesures de ce gouvernement a été de rétrocéder ce poste au ministère du Patrimoine canadien et qui a donné des instructions dans ce sens? Pourquoi en a-t-il été ainsi?

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Madame la ministre, bonsoir. Je vous félicite de votre nomination.

Je vais poursuivre dans la même veine que mon collègue, le sénateur Housakos, sur la question du bilinguisme. J'ai été membre du Comité sénatorial permanent des langues officielles au cours de mes premières années au Sénat. À l'époque, nous avons mené une étude sur la situation des minorités, particulièrement dans l'Ouest canadien. De toute évidence, les communautés francophones y sont moins nombreuses à s'exprimer dans leur langue maternelle. On constate aussi une progression du point de vue de l'usage unique d'une langue, surtout en ce qui concerne la deuxième et la troisième génération. Ce qui me préoccupe beaucoup, c'est l'arrivée massive des immigrants et leur attitude face au bilinguisme. Un sondage mené au Québec a révélé que près de 40 p. 100 de ceux-ci refusaient ou ne voyaient pas l'utilité d'apprendre le français. Cela a soulevé certaines inquiétudes chez les Québécois quant à l'arrivée massive de gens qui ne connaissent pas le bilinguisme au Canada — il s'agit peut-être d'un problème à ce niveau-là. Outre la stratégie axée sur la possibilité d'apprendre le français et l'anglais en ligne, comptez-vous mettre en place une stratégie plus ambitieuse pour maintenir l'association du caractère bilingue à l'image du Canada dans le monde et pour permettre aux Québécois et aux Ontariens, lorsqu'ils voyagent d'une province à l'autre, de s'exprimer dans les deux langues dans le cadre des services gouvernementaux et dans les commerces?

[Traduction]

Mme Joly : Je commencerai par répondre à la question du sénateur Mercer.

Dans le contexte des consultations publiques, nous examinerons la question du contenu local et des moyens permettant d'en assurer la promotion. Je pense qu'il se présente une véritable opportunité d'avoir beaucoup de contenu local, donc c'est très intéressant.

Pour ce qui est du système de télévision à la carte, cela s'inscrit dans le cadre de la transformation des modes de consommation de l'information et des contenus, dans le sens d'une

use content through digital platforms, but it brings expectations when it comes to television. At the same time, while that is happening, we really have to look into how we can help the industry transition to one that is completely personalized and the impact on the support that we as a society give to Canadian content. That's very important. That's why public consultations are so important.

That was in answer to Senator Merchant's question, namely that we have an opportunity right now. That's the first thing.

Concerning the secretary to the Queen, I'll let Mr. Flack answer.

Graham Flack, Deputy Minister, Canadian Heritage: Machinery decisions are the prerogative of the Prime Minister, but I have a personal interest in this one because I first worked as a summer student at the then Department of the Secretary of State with Kevin — so we have a long history. As you know, the Secretary of State Department and Canadian Heritage plays a key role with the sovereign. For me, it's been a homecoming of Kevin come back to the department to join those functions together and be able to unify them together. At a personal level, it's been a delight to see Kevin back and be able to work with him again.

Senator MacDonald: I will speak to him privately.

The Chair: You're welcome to do that.

[Translation]

Do you have an answer for Senator Boisvenu?

Ms. Joly: To answer Senator Boisvenu's question, when I talk about developing a multi-annual plan, that means developing a strategy. To establish that strategy, we have to organize consultations. Our objective is to develop and implement that initiative in 2018, when the current plan will be expiring. Usually, our roadmaps cover five-year periods, and the latest one came from the former government.

As for the immigrant issue — I am the member of Parliament for Cartierville, and my riding has 55 cultural communities and is 50 per cent francophone. The integration mainly happens thanks to the children. Language is learned and values are passed on through education. Generally speaking, Canada is a model when it comes to the integration of immigrants and the valuing of diversity.

individualisation toujours plus poussée. C'est sans aucun doute le cas en ce qui concerne les modes de recherche et d'utilisation au moyen de plateformes numériques, mais lorsqu'il s'agit de télévision, cela s'accompagne de certaines attentes. En même temps, parallèlement à cette évolution, il nous faut chercher à comprendre comment on peut réellement aider l'industrie à réussir cette transition vers un système qui est complètement personnalisé et voir quelle incidence cela peut avoir sur le soutien que la société apporte au contenu canadien. Cela est très important. Et c'est pourquoi les consultations publiques sont si importantes.

Cela visait à répondre à la question de la sénatrice Merchant, et la réponse c'est qu'une occasion se présente à nous. C'est la première chose.

En ce qui concerne le secrétaire de Sa Majesté la Reine, je laisserai la réponse à M. Flack.

Graham Flack, sous-ministre, Patrimoine canadien : Les décisions concernant les rouages de machine gouvernementale sont la prérogative du premier ministre, mais je m'intéresse personnellement à cette question parce que j'ai commencé à travailler lorsque j'étais étudiant, pendant un stage d'été, au Secrétariat d'État avec Kevin — donc notre histoire commune remonte à longtemps. Comme vous le savez, le ministère du Secrétariat d'État et le ministère du Patrimoine canadien jouent un rôle clé en ce qui concerne les rapports avec le souverain. Pour moi, le retour de Kevin au ministère est comme un retour au bercail qui lui permet de réunir ses fonctions et de les fusionner. Sur le plan personnel, ça a été un grand plaisir de voir revenir Kevin et de pouvoir travailler de nouveau avec lui.

Le sénateur MacDonald : Je lui parlerai en privé.

Le président : Je vous invite à le faire.

[Français]

Avez-vous une réponse pour le sénateur Boisvenu?

Mme Joly : Pour répondre à la question du sénateur Boisvenu, lorsque je parle d'élaborer un plan pluriannuel, cela signifie développer une stratégie. Pour arriver à cette stratégie, il faut organiser des consultations. Nous avons comme objectif d'élaborer et de mettre en œuvre cette initiative au cours de 2018, soit au moment où le plan actuel arrive à échéance. Habituellement, nous avons des feuilles de route qui s'étalent sur cinq ans, et la dernière relève de l'ancien gouvernement.

En ce qui concerne la question des immigrants... Je suis députée de Cartierville et ma circonscription compte 55 communautés culturelles et 50 p. 100 de francophones. L'intégration se fait beaucoup grâce aux enfants. L'apprentissage de la langue et la transmission des valeurs se réalisent par l'entremise de l'éducation. De façon générale, le Canada est un modèle en ce qui concerne l'intégration des immigrants et la valorisation de la diversité.

The Chair: Madam Minister, we are happy to have had you in our committee. This is a first step. Once we have the bill before us, we will be happy to welcome you again. Your colleague Marc Garneau, will follow you. Tell him that the experience is not painful and that it is even a pleasure to participate in our discussions. Thank you. I would like to introduce the members of the committee you may have not had an opportunity to meet.

[English]

I will start with Senator Plett from Manitoba.

[Translation]

Senator Pierre-Hugues Boisvenu from Quebec, Senator Léo Housakos from Quebec, Senator Runciman from Ontario, Senator MacDonald from Nova Scotia, Senator Mercer, also from Nova Scotia, Senator Merchant from Saskatchewan, Senator Eggleton from Toronto, and myself, your humble servant, from Quebec City.

[English]

I had the honour of receiving a congratulatory call from the minister when I was re-elected chair of this committee. I took the opportunity to offer him to come in front of us. That is where the idea of having ministers appearing in front of committees to discuss their mandate letters occurred. It is through that exchange that I think a lot of committees have adopted our model and will be meeting with their ministers, which gives the committees an occasion to get into a dialogue and exchange with the new ministers and give them an opportunity to say, "We're here to cooperate with you and we hope we will get the same cooperation from you."

[Translation]

Minister, you can go ahead with your presentation. I will then give the floor to the senators.

Hon. Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport: Good evening, honourable senators. I am happy to be here this evening. Thank you for the invitation. I have a few remarks. They will be brief, so as to give you more time to ask questions.

[English]

Mr. Chair, honourable senators, thank you for inviting me to meet with the committee today.

[Translation]

I appreciate the committee's interest in transportation and I know you have recently studied several aspects of Canada's air transportation sector.

Le président : Madame la ministre, nous sommes heureux de vous avoir accueillie au sein de notre comité. Il s'agit d'un premier pas. Lorsque nous serons saisis du projet de loi, nous serons heureux de vous accueillir de nouveau. Votre collègue, Marc Garneau, vous suivra. Dites-lui que l'expérience n'est pas pénible et qu'il est même très agréable de participer à nos discussions. Je vous remercie. Je vais me permettre de présenter les membres du comité que vous n'avez peut-être pas eu l'occasion de rencontrer.

[Traduction]

Je m'adresserai d'abord au sénateur Plett, du Manitoba.

[Français]

Le sénateur Pierre Hugues Boisvenu, du Québec, le sénateur Léo Housakos, du Québec, le sénateur Runciman, de l'Ontario, le sénateur MacDonald, de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Mercer, aussi de la Nouvelle-Écosse, la sénatrice Merchant, de la Saskatchewan, le sénateur Eggleton, de Toronto, et moi-même, votre humble serviteur, de la ville de Québec.

[Traduction]

J'ai eu l'honneur de recevoir un appel de félicitations de la part du ministre quand j'ai été réélu à la présidence de ce comité. J'en ai profité pour l'inviter à se présenter devant nous. C'est là que l'idée de la comparution des ministres devant les comités pour discuter des lettres de mandat a pris forme. C'est par la voie de cet échange que de nombreux comités ont adopté notre modèle et rencontreront leur ministre, ce qui donne aux comités l'occasion de nouer un dialogue et d'échanger avec les nouveaux ministres et leur donne la possibilité de dire : « Nous sommes là pour coopérer avec vous et nous espérons obtenir de vous la même coopération. »

[Français]

Monsieur le ministre, je vous laisse à votre présentation. Je céderai la parole aux sénateurs par la suite.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports : Bonsoir, honorables sénateurs. Je suis heureux d'être ici ce soir; merci de l'invitation. J'ai quelques remarques. Elles seront brèves afin de vous donner plus de temps pour poser des questions.

[Traduction]

Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir invité à m'adresser aux membres du comité aujourd'hui.

[Français]

Je me réjouis de l'intérêt que portent les membres du comité au secteur des transports, et je sais que vous avez récemment examiné plusieurs aspects du secteur du transport aérien au Canada.

[English]

The past few months have been a time of firsts for me personally and this is another: my first opportunity, since becoming a member of Parliament, to appear before a Senate committee and my first opportunity to appear before any parliamentary committee since becoming minister. I will remember this evening.

I hope to talk a little bit but mostly to listen to you. To quote an old pilot's saying, "You can't propel yourself forward by patting yourself on the back."

[Translation]

I would like to go over a number of issues today. I will begin with rail safety.

[English]

The priority of transportation is safety.

[Translation]

As a Quebecer, I saw the accident in Lac Mégantic in 2013 as one of the most tragic moments in Canadian transportation. I was recently there to meet the mayor and help open a new downtown reconstruction office.

[English]

In his mandate letter to me, the Prime Minister directed me to propose measures to reinforce railway safety. In response to this, Transport Canada is working to further strengthen the safety of rail, specifically in transporting dangerous goods. This includes developing better information on the production, storage and transportation of dangerous goods in Canada, and it includes examining how this information is shared with communities that could be affected by the transportation of dangerous goods.

[Translation]

At a later date, I would be happy to communicate more about the specific steps the government plans to pursue.

Next, I would like to note the approach we are taking to the government's response to the Canada Transportation Act review.

[English]

The arm's-length Canada Transportation Act review examined how to ensure that the national transportation system continues to support Canada's international competitiveness, trade and prosperity.

[Traduction]

Les derniers mois ont été marqués par des premières pour moi, et cette journée en marque une autre — la première occasion que j'ai depuis que je suis député de comparaître devant un comité sénatorial, et la toute première occasion de comparaître devant un comité parlementaire depuis que je suis ministre. Je m'en souviendrai.

J'espère pouvoir m'exprimer un peu, mais je compte surtout vous écouter. Un ancien dicton de pilote dit : « On ne peut pas être propulsé vers l'avant en se tapant dans le dos. »

[Français]

J'aimerais examiner plusieurs questions aujourd'hui. Je commencerai avec la sécurité ferroviaire.

[Traduction]

La priorité dans les transports est la sécurité.

[Français]

En tant que Québécois, je considère que l'accident qui est survenu à Lac-Mégantic en 2013 est l'un des moments les plus tragiques du secteur canadien des transports. Je me suis rendu à Lac-Mégantic récemment pour rencontrer le maire de la ville et appuyer l'ouverture du nouveau bureau consacré à la reconstruction du centre-ville.

[Traduction]

Dans la lettre de mandat qu'il m'a adressée, le premier ministre m'a chargé de proposer des mesures pour renforcer la sécurité ferroviaire. Ainsi, afin de répondre à cette demande, Transports Canada travaille à renforcer davantage la sécurité ferroviaire, particulièrement en ce qui a trait au transport des marchandises dangereuses. Cela comprend la préparation de meilleurs renseignements concernant la production, l'entreposage et le transport des marchandises dangereuses au Canada. Et cela comprend aussi l'examen de la façon dont ces renseignements sont communiqués aux collectivités qui pourraient être touchées par le transport des marchandises dangereuses.

[Français]

À une date ultérieure, je serai heureux de parler plus longuement des mesures précises que le gouvernement compte prendre.

Permettez-moi maintenant de vous parler de notre approche à l'égard de la réponse du gouvernement au rapport de l'examen de la Loi sur les transports au Canada.

[Traduction]

L'examen indépendant de la Loi sur les transports au Canada a permis de se pencher sur les mesures à prendre pour faire en sorte que le réseau national des transports favorise la compétitivité du Canada à l'échelle internationale ainsi que les échanges et la prospérité du pays.

I received the report from David Emerson, the review of the Canada Transportation Act, in December, and expect to table it soon in Parliament. This is a sweeping review that covers essentially the last 15 years.

Following the release of the report, we will want to engage with stakeholders on the findings of the review and on potential initiatives to strengthen the transportation system and its contribution to the economy.

Collaboration with key partners is essential to effect real change and ensure that Canada's transportation system is positioned to capitalize on opportunities and to meet the evolving needs of Canadians.

Our approach to the CTA review demonstrates our overall commitment to strengthening collaboration and transparency in the federal government.

[*Translation*]

To effect real change, we need to work with provincial and territorial governments, the private sector, and communities, on initiatives that will strengthen that system.

[*English*]

This is why, for example in January, I travelled to British Columbia to meet with indigenous peoples and other stakeholders to hear their perspectives about how to implement my mandate commitment to formalize a moratorium on crude oil tanker traffic along British Columbia's north coast.

On a broader scale, we discussed how government investments in transportation need to support the economy while also working to reduce their impact on the environment. Achieving this balance is important to me.

[*Translation*]

Achieving this balance is important to me.

[*English*]

I see Transport Canada very much as an economic department, and I see its job as one to promote research and innovation to make transportation safer and more efficient.

Since the transportation sector is the second largest source of greenhouse gas emissions in this country, I also want to explore ways to reduce its impact on our planet.

J'ai reçu le rapport de David Emerson, à la suite de l'examen, en décembre dernier de la Loi sur les transports au Canada, rapport que je m'appête à déposer bientôt au Parlement. Celui-ci est une analyse exhaustive qui porte sur les 15 dernières années.

Après que le rapport aura été publié, nous entamerons un dialogue avec les intervenants au sujet des conclusions de l'examen et des initiatives éventuelles à prendre pour renforcer le réseau de transport et améliorer sa contribution à l'économie.

La collaboration avec les partenaires clés est essentielle pour ouvrir la voie à de réels changements et faire en sorte que le réseau de transport du Canada puisse tirer parti des possibilités et répondre aux besoins changeants des Canadiens.

L'approche que nous avons adoptée à l'égard de l'examen de la Loi sur les transports au Canada témoigne de l'engagement général que nous avons pris envers le renforcement de la collaboration et de la transparence du gouvernement fédéral.

[*Français*]

Afin d'apporter de réels changements, nous devons collaborer avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, le secteur privé et les collectivités, dans le cadre d'initiatives qui permettront de renforcer le réseau.

[*Traduction*]

C'est donc pour cette raison que je me suis rendu, par exemple, en Colombie-Britannique au mois de janvier pour rencontrer des membres de la population autochtone ainsi que d'autres intervenants afin de connaître leurs points de vue sur la manière de remplir mon engagement de mandat qui consiste à officialiser un moratoire sur le transport de pétrole brut par pétrolier au large de la côte nord de la Colombie-Britannique.

De façon plus générale, nous avons discuté de la manière dont les investissements gouvernementaux dans les transports doivent appuyer l'économie, tout en atténuant les répercussions des transports sur l'environnement. L'atteinte de cet équilibre me tient à cœur.

[*Français*]

L'atteinte de cet équilibre me tient à cœur.

[*Traduction*]

J'estime que Transports Canada est un ministère à caractère très économique et qu'il doit encourager la recherche et l'innovation afin de rendre les transports plus sécuritaires et plus efficaces.

De plus, étant donné que le secteur des transports est la deuxième source en importance d'émissions de gaz à effet de serre au Canada, je souhaite également explorer des façons de réduire l'impact des transports sur notre planète.

[*Translation*]

Supporting new technologies is one way to ensure that we are making progress in achieving safety, efficiency and environmental gains in the sector. In this respect, the emergence of connected vehicles and automated vehicles holds real promise for the future of transportation.

[*English*]

The emergence of connected vehicle technology and automated vehicles holds real promise for the future of transportation. Connected vehicles use wireless communication, GPS and digital maps to exchange information with each other and provide road users with safety and mobility information. Automated vehicles use sensors, cameras and controllers in the vehicle to help them operate and navigate.

[*Translation*]

To replace what humans do behind the wheel, we need both technologies to achieve fully self-driving vehicles.

[*English*]

We need connection, in other words, vehicles communicating with other vehicles and with information systems along the road so they have enough information to navigate and operate safely. We need automation as well, in other words, technologies to actually control the vehicle and keep passengers informed about its operation. Think of vehicles without a brake pedal, if you can imagine that.

The technology I'm talking about is not science fiction. In its development today, it has the potential to improve safety, efficiency and the environmental performance of transportation in Canada and other countries.

[*Translation*]

Recognizing this, Transport Canada helps to support the Canadian connected vehicle test bed, which is based at the University of Alberta, in Edmonton. You may know that Ontario is currently conducting pilot projects on the use of automated vehicles.

[*English*]

The department is working with domestic and international bodies to harmonize standards and regulations for automated vehicles. This past September, transport ministers from G7 countries committed to establish a working group on automated vehicles. There remain, however, many questions that we need to address about these vehicles. Some are technical, but others involve legal and jurisdictional issues that we might

[*Français*]

Le soutien accordé aux nouvelles technologies nous permet de veiller à accomplir des progrès en matière de sécurité, d'efficacité et de protection de l'environnement dans le secteur des transports. À cet égard, l'émergence des véhicules intelligents et des véhicules automatisés offre d'excellentes possibilités pour l'avenir des transports.

[*Traduction*]

L'émergence des véhicules intelligents et des véhicules automatisés offre d'excellentes possibilités pour l'avenir des transports. Les véhicules intelligents utilisent la communication sans fil, des systèmes GPS ainsi que des cartes numériques pour échanger des renseignements et ils offrent une sécurité ainsi que des renseignements sur les déplacements aux utilisateurs de la route. Les véhicules automatisés, quant à eux, utilisent des capteurs, des caméras et des contrôleurs pour fonctionner et circuler.

[*Français*]

Pour remplacer le travail que les êtres humains font au volant, nous avons besoin de ces deux technologies, et ce, afin de rendre les véhicules parfaitement autonomes.

[*Traduction*]

La connectivité est essentielle pour faire en sorte que les véhicules qui communiquent avec d'autres véhicules et avec les systèmes d'information le long des routes puissent avoir suffisamment de renseignements pour circuler et fonctionner en toute sécurité. Nous avons besoin des technologies d'automatisation pour pouvoir réellement contrôler les véhicules et tenir leurs passagers informés au sujet de leur fonctionnement. Imaginez donc un véhicule sans pédales de frein.

La technologie dont je vous parle ne tient pas de la science-fiction, elle est en court de mise au point et elle est susceptible d'améliorer la sécurité, l'efficacité et le rendement environnemental des transports au Canada et dans d'autres pays.

[*Français*]

C'est pourquoi Transports Canada appuie le banc d'essai des véhicules intelligents au Canada lancé par l'Université de l'Alberta, à Edmonton. Vous savez peut-être que l'Ontario mène présentement des projets pilotes sur l'utilisation de véhicules automatisés.

[*Traduction*]

Le ministère collabore aussi avec des organismes nationaux et internationaux à l'harmonisation des normes et des règlements pour les véhicules automatisés. De plus, en septembre dernier, des ministres des Transports des pays du G7 se sont engagés à mettre sur pied un groupe de travail sur les véhicules automatisés. Il nous reste cependant de nombreuses questions à examiner en ce qui concerne ces véhicules. Certaines sont de nature technique, mais

start considering now, so we are working to regulate this technology as it is developing and not after it is ready to introduce.

Today, I would like to make a request to you, and that request is that this committee launch a study on connected and automated vehicles.

[*Translation*]

So today, I would like to request that this committee launch a study on connected and automated vehicles.

[*English*]

The aim would be to highlight the regulatory, policy and technical issues that Canada needs to address to successfully deploy these technologies. It would consider the long-term implications and challenges of these technologies, such as impacts on privacy, energy, land use, transportation demand and employment. I'm confident that your work could help to set standards for the development of these vehicles in Canada and other countries.

[*Translation*]

Mr. Chair and honourable senators, if it is the pleasure of the committee to undertake this study, I pledge to you both my and my department's full cooperation in establishing the terms of reference for the study as well as potential areas of examination, in order to ensure the study benefits as many Canadians as possible.

[*English*]

I believe these initiatives and others demonstrate the direction we are pursuing to keep transportation in Canada safe, secure, efficient and environmentally responsible. I welcome input from this committee, and I look forward to working with you to strengthen our transportation system and build a strong future for Canada.

[*Translation*]

I welcome input from this committee and I look forward to working with you to strengthen our transportation system and build a strong future for Canada.

Thank you.

[*English*]

I now welcome your questions.

The Chair: I told the minister that was here before to keep her answers short because we want to have each senator get his time for questions.

d'autres concernent des aspects d'ordre légaux et de compétences juridiques qui peuvent être examinés dès maintenant. Cela étant, nous travaillons à la réglementation de cette technologie à mesure qu'elle est mise au point, plutôt que d'attendre qu'elle soit prête à être lancée.

C'est pourquoi j'aimerais demander aujourd'hui au comité d'entreprendre une étude sur les véhicules intelligents et automatisés.

[*Français*]

J'aimerais demander au comité d'entreprendre une étude sur les véhicules intelligents et automatisés.

[*Traduction*]

Le but de cette étude serait d'attirer l'attention sur les questions réglementaires, stratégiques et techniques que le Canada doit examiner afin de déployer ces technologies avec succès. Elle tiendrait compte des répercussions et des défis à long terme liés à ces technologies, comme l'incidence sur la protection des renseignements personnels, l'utilisation de l'énergie et du sol, la demande en matière de transport et les emplois. Je suis persuadé que vos travaux pourraient aider à établir des normes pour la mise au point de ces véhicules au Canada et dans d'autres pays.

[*Français*]

Monsieur le président, honorables sénateurs, s'il plaît au comité d'entreprendre cette étude, je puis vous assurer mon entière collaboration, ainsi que celle de mon ministère, en ce qui a trait à l'élaboration du mandat et des pistes à explorer dans le cadre de cette étude afin d'en maximiser la portée pour le bien des Canadiens et des Canadiennes.

[*Traduction*]

Je crois que ces initiatives, parmi d'autres, mettent en évidence l'orientation que nous suivons afin de maintenir le réseau de transport sûr, efficace et respectueux de l'environnement au Canada. Je serai heureux de prendre connaissance des commentaires des membres du comité, je suis impatient de collaborer avec vous en vue de renforcer notre réseau de transport et de jeter des bases solides pour l'avenir du Canada.

[*Français*]

Je serai heureux de prendre connaissance des commentaires des membres du comité, et je suis impatient de collaborer avec vous dans le but de renforcer notre réseau de transport et de jeter des bases solides pour l'avenir de notre pays.

Merci beaucoup.

[*Traduction*]

Je répondrai maintenant à vos questions.

Le président : J'ai demandé à la ministre présente auparavant de fournir des réponses brèves parce nous voulons que tous les sénateurs aient le temps de poser leurs questions.

When the minister phoned to congratulate me, I asked him to offer us subjects. We obviously have other issues brought up by committee members that we will be studying, but we have a few months ahead of us before legislation appears, so we can certainly consider it. The steering committee and will be looking at it in the future.

Senator MacDonald, deputy chair the committee, will start.

Senator MacDonald: Thank you, minister, for being here. You have lots on your plate starting today, so I guess we'll start with Bombardier. There was a mixed announcement today: big job losses, and good news from Air Canada.

I want to go back a few months when you were sworn in as minister. I thought we had great news from Porter when they wanted to purchase 30 jets to fly into the downtown airport. There isn't a city large or small in the world that wouldn't want the advantage of a downtown airport. It's a great financial advantage for any city. The new C series planes have a lower carbon footprint, are quieter, more fuel efficient, and they only require a 400-metre extension to the runway, but you never even waited for the environmental assessment to be done.

Bombardier, which produces a great product, is a great company that I want to see succeed. Why would you cut Porter and Toronto off at the knees like this?

Mr. Garneau: Thank you for your question, senator. The answer is simple. We had made an undertaking to the people of Toronto during the election that if we were elected we would not open the tripartite agreement, and we kept that promise. The tripartite agreement opening would be necessary in order to lengthen the runway.

I fully agree with you that the C series is a quieter, cleaner airplane. It's about much more than lengthening each end of the runway. One of the major concerns is that with the projections of increased passenger traffic at Billy Bishop Airport, we would be dealing with approximately 5 million people a year getting off the island and essentially entering into the foot of Bathurst Street. That, plus the lengthening of the runways, plus the effect it would have on the water spaces beyond the length of the runway that are used by people who enjoy their waterfront, are some of the factors that we were informed about and are the reasons why we decided to make that undertaking and kept that promise.

I very much want to see Bombardier succeed. I'm very, very delighted with the announcement made today. I think it is excellent news that Air Canada has recognized the importance of the C series. It is, in fact, the best plane in the world in that class.

Lorsque le ministre m'a téléphoné pour me féliciter, je lui ai demandé de nous proposer des sujets de discussion. Nous aborderons évidemment d'autres questions soulevées par les membres du comité, mais nous avons quelques mois devant nous avant que le texte de loi soit déposé, et nous aurons donc le temps de l'examiner. Le comité directeur se penchera sur la question ultérieurement.

Le sénateur MacDonald, vice-président du comité, sera le premier à prendre la parole.

Le sénateur MacDonald : Merci d'être venu nous voir, monsieur le ministre. Votre coupe est pleine, et dès aujourd'hui. Commençons donc par parler de Bombardier. L'annonce d'aujourd'hui était ambiguë : de grosses pertes d'emploi et des bonnes nouvelles d'Air Canada.

Remontons le temps, au moment où, il y a quelques mois, vous avez été assermenté comme ministre. Je pensais que les nouvelles étaient bonnes lorsque Porter a annoncé son désir d'acheter 30 avions pour desservir l'aéroport du centre-ville. Il n'existe pas de ville au monde, petite ou grande, qui ne souhaite bénéficier d'un aéroport au centre-ville. C'est un très grand avantage financier pour n'importe quelle ville. Les nouveaux avions C Series ont une moindre empreinte carbone, ils sont plus silencieux et plus écoénergétiques, et ils n'ont besoin que de 400 mètres de piste de plus, mais vous n'avez même pas attendu qu'on procède à une évaluation environnementale.

Bombardier, qui fabrique un produit remarquable, est une grande entreprise que je souhaite voir réussir. Pourquoi couper l'herbe sous le pied à Porter et Toronto?

M. Garneau : Merci de votre question, sénateur. La réponse est simple. Nous nous sommes engagés auprès des gens de Toronto, au cours de la campagne électorale, à ne pas rouvrir l'accord tripartite, et nous avons tenu notre promesse. Et, pour allonger la piste, il faudrait effectivement rouvrir cet accord.

Je suis entièrement d'accord avec vous pour dire que les avions C Series sont plus silencieux et plus écologiques que les autres avions. Il ne s'agit pas seulement d'allonger la piste, loin de là. L'un des principaux problèmes est que, compte tenu de l'augmentation prévue du nombre de passagers en circulation à l'aéroport Billy Bishop, nous aurions à absorber environ cinq millions de personnes par an à la sortie de l'île et en direction, pour l'essentiel, de la rue Bathurst. Cela, plus l'allongement des pistes, plus l'effet que cela aurait sur les plans d'eau qui, au-delà de la piste, sont utilisés par les gens qui profitent des berges, voilà certains des facteurs dont nous avons été informés et qui font partie des raisons pour lesquelles nous avons pris cet engagement et tenu notre promesse.

Je tiens beaucoup à la réussite de Bombardier. Je suis extrêmement heureux de l'annonce faite aujourd'hui. Je pense que c'est une excellente nouvelle qu'Air Canada reconnaisse l'importance de la C Series. C'est en fait le meilleur avion au monde dans sa catégorie.

Senator MacDonald: I'm not particularly convinced that you spoke to everyone in Toronto on this issue. I think there may be a few MPs that have more influence than others. Bombardier cut 7,000 jobs today. Thirty planes for Bombardier — I'd rather \$2 billion for Bombardier coming from Porter than the taxpayers of Canada, which seems to be the direction we're going.

Again, why not at least wait for the environmental assessment? It's a tripartite agreement. All three parties have to agree to it. Why would the federal government unilaterally say no? Why not sit down with the other partners and discuss this?

Mr. Garneau: Again, senator, this was a promise we made during the election to the people who live on the waterfront of Toronto and want to, if I can put it this way, regain their waterfront.

Senator MacDonald: The Toronto waterfront, like the Montreal waterfront, is a working waterfront; it's not the Riviera. I don't understand why this type of decision was made; it doesn't make any sense to me.

Looking at your top priorities, I notice there is no priority in regard to the safe transportation of crude oil across this country. One of your priorities is to formalize a moratorium on crude oil traffic on British Columbia's north coast. We have crude oil traffic on the Alaskan Panhandle, which is north of there. We have crude oil traffic in the Lower Mainland, and on the East Coast of Canada, in Nova Scotia, where I'm from, we have half a billion barrels of oil a day going through our waters to Quebec refineries. I don't understand why we say nothing about the importation of Saudi oil to feed Quebec refineries, yet we'll do nothing to expedite the movement of Canadian oil to these refineries or to export facilities.

Mr. Garneau: I'm not exactly sure what the question is there, but I will say that in addition to the moratorium on crude oil tanker traffic on the West Coast, we are, as part of my mandate letter, putting a great deal of priority on rail safety, because rails are carrying more and more oil. That is also part of our priority. Those are two areas where the transport of crude oil is a priority concern for me as transport minister. Those are in my mandate letter and I intend to fully address those two issues.

Senator Eggleton: I think you gave the right answer about expansion of the island airport. I'm one of the original signatories to the tripartite agreement when I was Mayor of Toronto. I think what we have now is good, but further expansion would be wrong.

I will ask you about the safety aspect of your mandate, and I'm going to focus on the air. We have been hearing a lot about the proliferation of drones and the challenge that can be faced by the

Le sénateur MacDonald : Je ne suis pas vraiment convaincu que vous avez parlé avec tout le monde à Toronto à ce sujet. Je crois que certains députés ont peut-être plus d'influence que d'autres. Bombardier a éliminé 7 000 emplois aujourd'hui. Trente avions pour Bombardier — j'aimerais mieux que les 2 milliards destinés à Bombardier viennent de Porter plutôt que des poches des contribuables canadiens, et pourtant c'est bien cette dernière solution qui semble s'annoncer.

Là encore, pourquoi ne pas au moins attendre le résultat de l'évaluation environnementale? C'est un accord tripartite. Les trois parties doivent se mettre d'accord. Pourquoi le gouvernement fédéral refuserait-il unilatéralement? Pourquoi ne pas en discuter avec les autres partenaires?

M. Garneau : Je rappelle, sénateur, que c'est une promesse que nous avons faite durant la campagne électorale aux habitants de Toronto qui vivent au bord de l'eau et qui veulent, si je puis dire, récupérer leurs zones riveraines.

Le sénateur MacDonald : Les zones riveraines de Toronto, comme celles de Montréal, sont des zones portuaires. On ne parle pas de la Côte d'Azur. Pourquoi prendre ce genre de décision? Je ne comprends pas, cela n'a pas de sens.

En examinant vos priorités, je remarque que le transport sécuritaire du pétrole brut à travers le pays n'en fait pas partie. L'une de vos priorités est d'officialiser un moratoire sur la circulation du pétrole brut sur la côte nord de la Colombie-Britannique. Plus au nord, du pétrole brut circule dans la péninsule de l'Alaska. Du pétrole brut circule dans le Lower Mainland et, sur la côte Est du Canada, en Nouvelle-Écosse, d'où je viens, un demi-milliard de barils de pétrole sont transportés chaque jour sur nos cours d'eau pour être acheminés aux raffineries du Québec. Je ne comprends pas pourquoi nous ne disons rien de l'importation du pétrole saoudien au Québec, alors que nous ne faisons rien pour accélérer le transport du pétrole canadien à ces mêmes raffineries ou à destination de l'étranger.

M. Garneau : Je ne vois pas très bien quelle est la question ici, mais je dirai que, outre le moratoire sur la circulation de pétroliers sur la côte Ouest, nous accordons beaucoup d'importance, comme le prévoit ma lettre de mandat, à la sécurité du transport ferroviaire, parce que le pétrole est de plus en plus souvent transporté dans des trains. Cela fait aussi partie de nos priorités. Ce sont deux secteurs où le transport du pétrole brut est un souci majeur pour moi dans le cadre de mes fonctions de ministre des Transports. Ces questions font partie de ma lettre de mandat, et j'ai l'intention de m'y atteler sans réserve.

Le sénateur Eggleton : Je pense que vous avez justement répondu concernant l'expansion de l'aéroport de l'île. Je suis l'un des premiers signataires de l'accord tripartite, que j'ai entériné lorsque j'étais maire de Toronto. Je pense que la situation actuelle est valable, mais qu'une quelconque expansion serait une mauvaise idée.

Je vais vous poser des questions sur le volet sécurité de votre mandat, notamment à l'égard du transport aérien. On entend beaucoup parler de la prolifération des drones et des problèmes

travelling public in the air. More recently, there have been a number of stories and some alarming statistics about the use of lasers, which is illegal but is, again, a threat to the safety of passengers and aircraft. I wonder if you might comment about those two matters.

Mr. Garneau: I will start with the laser pointing. We heard about the recent return of a Virgin aircraft in London to its runway after the pilot was illuminated by a laser from the ground. It's an extremely serious offence when somebody does this. There is not only a question of education here; there is also an important issue related to how seriously this is viewed. If you either blind temporarily or disable temporarily the pilot who is bringing in 200 or 300 passengers on an aircraft, the results can be potentially catastrophic. I think we all understand that, but there is clearly a segment of the population that does not understand this and that may even think it's a fun thing to do. I don't know if you're aware of it, but under the Aeronautics Act, somebody who is caught doing this could potentially face a fine of \$100,000 and/or up to five years in prison.

Senator Eggleton: If you catch them.

Mr. Garneau: If you catch them.

I am finding out more and more about this particular activity. There were over 500 laser pointing incidents in Canada last year, the majority being at Pearson airport, and I am certainly very concerned about it. I will be exploring anything that can be done, in cooperation with our police services, to either catch or deter people from doing this because it is such a dangerous activity.

On the question of UAVs, or drones, you're quite right. As somebody said recently in the United States, I think there were about a million small Christmas presents under the trees of Americans that were drones for recreational purposes. Of course, there are bigger drones as well, and we arbitrarily have a transition above 25 kilograms. Those drones are typically used for very useful purposes, such as spraying crops. They could be used for inspecting power lines. They could be used for police work. They could be used for monitoring pipelines and those kinds of things. There is an industry building there.

But there is a huge proliferation of recreational drones. It is important for us to make sure we put in place the regulations necessary to regulate all of these new objects coming into our airspace. There is not only a question of education, but there's a question of putting in place the regulations about how close you can be to an airport; how high you can go; if it's a line of sight drone, the fact that you must not let it go beyond your line of sight and shouldn't operate it at night time. These are regulations for small recreational drones, and we are actively putting together the rules and regulations surrounding that.

We think that here in Canada we may be taking the lead compared to other countries. I spoke to the Secretary of Transport in Washington last week. They're also very much

que cela soulève pour les voyageurs aériens. Dernièrement, il s'est produit un certain nombre d'incidents et on a publié des statistiques alarmantes sur l'usage de lasers, qui est interdit, mais qui, là encore, est une menace pour la sécurité des voyageurs et des avions. Pourriez-vous nous parler de ces deux problèmes?

M. Garneau : Je commencerai par l'usage de pointeurs laser. Tout le monde a entendu parler du retour d'un avion Virgin, à Londres, sur la piste d'atterrissage après que le pilote avait été ébloui par un pointeur laser au sol. C'est une infraction extrêmement grave. Il n'est pas simplement question d'éducation ici, il y a aussi la gravité de l'acte. Si on aveugle ou handicape temporairement le pilote d'un avion transportant 200 ou 300 passagers, l'effet peut être catastrophique. Je pense que nous comprenons tous cela, mais il y a manifestement une partie de la population qui ne le comprend pas et qui peut même se dire que c'est amusant. Je ne sais pas si vous êtes au courant, mais, aux termes de la Loi sur l'aéronautique, toute personne reconnue coupable de cet acte risque une amende de 100 000 \$ et/ou une peine maximale de cinq ans d'emprisonnement.

Le sénateur Eggleton : Si on l'attrape.

M. Garneau : Si on l'attrape.

J'en apprends tous les jours au sujet de cette activité. Il s'est produit plus de 500 incidents de pointage laser au Canada l'an dernier. La plupart se sont produits à l'aéroport Pearson, et je m'en inquiète évidemment beaucoup. J'examinerai tout ce qui peut être fait, de concert avec nos services de police, pour prendre les coupables sur le fait ou les dissuader parce que c'est une activité très dangereuse.

Pour ce qui est des UAV ou drones, vous avez tout à fait raison. Comme le disait quelqu'un aux États-Unis dernièrement, il y aurait eu autour d'un million de drones récréatifs parmi les présents placés sous les arbres de Noël américains. Il y a bien sûr des drones plus gros, et il existe un seuil arbitraire à 25 kilos. Ces drones ont des usages très utiles, par exemple l'arrosage des champs. Ils peuvent aussi servir à inspecter des lignes électriques. Ils peuvent être utiles à la police. Ils peuvent servir à surveiller les pipelines et ce genre de choses. C'est un secteur en développement.

Mais il y a une énorme prolifération de drones récréatifs. Et il importe de veiller à ce que tous ces nouveaux objets dans notre espace aérien soient réglementés. Ce n'est pas seulement une question d'éducation. Il faut aussi réglementer la distance à laquelle vous devez vous tenir d'un aéroport et la hauteur au-delà de laquelle le drone ne doit pas aller. Si c'est un drone de ligne de mire, on ne doit pas le laisser hors de vue ni l'utiliser de nuit. Il s'agit de la réglementation des petits drones récréatifs, et nous sommes très occupés à réunir les règles applicables.

Nous pensons que le Canada peut jouer un rôle de leadership à cet égard par rapport aux autres pays. Je me suis entretenu avec le secrétaire des Transports à Washington la semaine dernière. Les

looking into this, and of course it's in our interest to harmonize our rules on it. This is one of those situations where the rules and regulations are playing catch-up with the technology.

You're quite right to point out that it is hazardous. We've already seen incidents where they've failed and landed out of the blue on somebody. Lord forbid that they should go into the engine of an aircraft on final approach.

Senator Eggleton: Are there any timelines on the regulations you are talking about?

Mr. Garneau: We're working as quickly as we can. I can't give you a precise date, but it is a priority for us.

Senator Eggleton: I want to ask you about your involvement in the infrastructure program. First, thank you very much for suggesting how this committee could be of some assistance to you. I think all of our committees of the Senate are in a position to do studies with a lot of expertise being brought before us and lot of expertise on behalf of the members as well. It's good to have a minister — I don't recall ever hearing that before — come in and sit down and say, "I'd appreciate if you could give me some advice on this." We're one of best consulting firms in town, and we're at a good price. Just ask.

Mr. Garneau: Absolutely.

Senator Eggleton: I want to ask you about the infrastructure program because you do have some of that in your mandate letter as well. Mr. Sohi, the minister, is unable to be here tonight, but I want to ask about the start of an infrastructure program in terms of the municipalities. I remember, back in 1993, that I was the first minister of infrastructure in the Chrétien government, and the program we put in place was one where the municipalities would put forward their ideas. There would be some minimal criteria they'd have to meet with the province and then minimal criteria they'd have to meet with the federal government, all in the name of good accountability of taxpayer dollars. It was a third, a third, a third kind of thing.

There are different divisions of this infrastructure program. Will some of it — public transit or housing or roads — be municipal driven, and how much would they would put forward? How much is going to be bottom up as opposed to top down?

The Chair: Before you answer, Mr. Minister, I want to confirm that the Minister of Infrastructure will be appearing. He could not come tonight, but he will be appearing before the committee in the next few meetings. I want to say that so that we don't go off on the tangent of infrastructure. I don't want you not to comment, I just wanted to say that we will be talking about the issues directly with the minister.

Senator Eggleton: That's my only question on infrastructure, and we can compare answers.

États-Unis se penchent aussi sur ce problème, et il est évidemment dans notre intérêt d'harmoniser nos règles. C'est le genre de situation où la réglementation doit rattraper la technologie.

Vous avez tout à fait raison de souligner le danger. Il est arrivé que des drones tombent en panne et atterrissent inopinément sur des gens. Dieu nous garde qu'ils s'engouffrent dans le moteur d'un avion en train d'atterrir.

Le sénateur Eggleton : A-t-on prévu des échéances concernant l'élaboration de cette réglementation?

M. Garneau : Nous travaillons aussi rapidement que possible. Je ne peux pas vous donner de date précise, mais c'est une priorité pour nous.

Le sénateur Eggleton : Je voudrais connaître votre rôle dans le programme d'infrastructure. Mais avant, merci beaucoup de nous avoir suggéré des moyens de vous apporter une certaine aide. Je pense que tous les comités sénatoriaux sont en mesure de procéder à des études en faisant appel à énormément d'expertise, qu'il s'agisse de témoins ou des membres eux-mêmes. Il est bon d'entendre un ministre — je n'ai pas souvenir d'avoir jamais entendu cela — venir nous dire « J'aimerais avoir un conseil à ce sujet. » Nous sommes l'un des meilleurs cabinets-conseils en ville, et nous ne coûtions pas cher. N'hésitez pas à demander.

M. Garneau : Absolument.

Le sénateur Eggleton : Je parle du programme d'infrastructure parce que cela fait partie aussi de votre lettre de mandat. Le ministre Sohi ne pouvait être ici ce soir, mais j'aimerais avoir de l'information sur le démarrage d'un programme d'infrastructure du point de vue des municipalités. Je me rappelle que, en 1993, j'ai été le premier ministre chargé de l'infrastructure dans le gouvernement Chrétien et que le programme que nous avons mis en place permettait aux municipalités de faire valoir leurs idées. Elles devaient remplir certains critères de base à l'égard du gouvernement provincial et certains critères de base à l'égard du gouvernement fédéral, le tout dans l'esprit d'une sérieuse comptabilisation des deniers publics. C'était dans le genre un tiers, un tiers, un tiers.

Ce programme d'infrastructure comporte différents volets. Est-ce qu'une partie — par exemple le transport en commun, le logement ou le réseau routier — sera du ressort des municipalités et dans quelle mesure auront-elles un rôle à jouer? Dans quelle mesure travaillera-t-on du bas vers le haut plutôt que l'inverse?

Le président : Avant que vous répondiez, monsieur le ministre, je veux préciser que le ministre de l'Infrastructure comparaitra. Il ne pouvait pas venir ce soir, mais il sera présent au cours des prochaines réunions. Je tiens à le dire pour éviter de bifurquer sur la tangente de l'infrastructure. Ce n'est pas que je ne veuille pas qu'on en parle, mais je veux simplement rappeler que nous parlerons de ces questions directement avec le ministre.

Le sénateur Eggleton : C'est ma seule question sur l'infrastructure, et nous pourrions comparer les réponses.

Mr. Garneau: I'll be brief since Minister Sohi is going to come.

As you know, the Liberal Party, during the election, made a strong commitment to spending money on infrastructure. We will, in fact, go into deficit in order to do this. That's how strongly we feel about it.

It is a third on what we call social infrastructure; that is, affordable housing, social housing, recreational facilities, infrastructure for seniors, those kinds of things. There is a third on green infrastructure, and that can be for things like making water cleaner before we put it into our water systems, helping with flood mitigation, putting in place, possibly, recharging systems for electric cars, that sort of network. Finally, there is public transit infrastructure. So a commitment of \$20 billion to each of these areas over 10 years.

There's a clear understanding. We've heard it loud and clear from the Federation of Canadian Municipalities that there is an enormous deficit in terms of infrastructure in this country. Depending on whose study you look at, we're still talking in the hundreds of billions. This is an important program to modernize the infrastructure. As well, it will have a stimulative effect on the economy. It will create jobs. We want to do it intelligently, but there is a certainly a great deal to be done with infrastructure. I will defer to the minister so that he can provide more details.

Senator Plett: Thank you, minister. Congratulations on your appointment.

I don't want to beat this horse to death, but I do want to go back to Senator MacDonald's first question and make a couple of comments, then ask one brief question on that and one brief question on something else.

You said that you had made a commitment during the campaign, and I appreciate that. I always appreciate when politicians can keep their promises.

However, you made other commitments. You made the Robin Hood commitment of taxing the rich to give to the poor or the middle class; that isn't happening. You promised that you would run modest deficits of \$10 billion. It is certainly not looking like that will be possible. You made a promise to have 25,000 refugees in by Christmastime. That, of course, didn't happen. There was a promise to pull out the CF-18s almost immediately, and we're still waiting. At least we're waiting. The decision is being made the way I believe it should be made, not just immediately pulling them out.

I would agree with Senator MacDonald; maybe we should have at least talked to others. Sixty per cent of the people in Canada didn't vote for the Liberals, and I'm sure a lot of those were in Toronto. They also need to be represented.

I'm making those comments, and I respect your answer. You don't need to comment on them further if you don't want to.

M. Garneau : Je serai bref puisque le ministre Sohi viendra plus tard.

Comme vous le savez, le Parti libéral a pris l'engagement ferme, au cours de la campagne électorale, d'investir dans l'infrastructure. Un déficit budgétaire en sera le prix. C'est à ce point que nous estimons que c'est important.

Un tiers concerne ce que nous appelons l'infrastructure sociale, c'est-à-dire le logement abordable, le logement social, les installations récréatives, les installations pour les aînés, et cetera. Un autre tiers concernant l'infrastructure verte, par exemple l'assainissement des eaux avant leur entrée dans les systèmes d'approvisionnement, l'atténuation des crues, la mise en place éventuelle de bornes de charge pour les voitures électriques, ce genre de réseau. Enfin, il y a l'infrastructure du transport en commun. Nous investirons 20 milliards de dollars dans chacun de ces secteurs au cours des 10 prochaines années.

Les choses sont claires. La Fédération canadienne des municipalités nous l'a fait comprendre haut et fort : il y a un énorme déficit d'infrastructure dans ce pays. Quelles que soient les études, on parle de centaines de milliards. Il s'agit d'un important programme de modernisation de l'infrastructure. Cela aura aussi un effet de relance économique. Des emplois seront créés. Nous voulons nous y prendre intelligemment, mais il y a manifestement beaucoup à faire à cet égard. Je m'en remets au ministre pour le reste : il pourra vous donner des détails.

Le sénateur Plett : Merci, monsieur le ministre. Félicitations pour votre nomination.

Je ne veux pas m'acharner, mais j'aimerais revenir à la première question du sénateur MacDonald et faire quelques commentaires, puis vous poser une brève question à ce sujet et une autre brève question à un autre sujet.

Vous avez dit que vous avez pris un engagement au cours de la campagne, et j'en mesure l'importance. Je suis toujours sensible au fait que des responsables politiques tiennent leurs promesses.

Cela dit, vous avez pris d'autres engagements. Vous avez notamment, tel Robin des bois, pris celui de taxer les riches pour donner aux pauvres ou à la classe moyenne. Mais ce n'est pas ce qui se produit. Vous vous êtes engagés à un modeste déficit de 10 milliards de dollars. Et rien ne permet de penser que ce sera possible. Vous avez promis d'accueillir 25 000 réfugiés avant Noël. Et, bien sûr, ce n'est pas arrivé. Il y avait l'engagement à retirer les CF-18 presque immédiatement, et on attend toujours. Au moins, on attend. La décision est prise de la façon qui me semble bonne, c'est-à-dire sans précipitation.

Je suis plutôt d'accord avec le sénateur MacDonald : peut-être aurions-nous dû au moins discuter avec les autres. Soixante pour cent des Canadiens n'ont pas voté pour les Libéraux, et beaucoup d'entre eux sont sûrement des gens de Toronto. Ils doivent, eux aussi, être représentés.

Je fais ces remarques tout en respectant votre réponse. Vous n'êtes pas obligé de les commenter si vous ne le souhaitez pas.

My question is this: You talked about Air Canada and their purchase. I also applaud Air Canada for making that purchase. How much do we need to applaud the Minister of Transport and the Liberal government for Air Canada making that announcement? How much pressure was put on Air Canada by this government that they go and buy these airplanes?

Mr. Garneau: The simple answer is that Air Canada, which is a large airline, makes its own decisions about what aircraft it's going to buy. We're talking about billions of dollars, senator. They make their own decisions about it as a function of what they consider to be the best aircraft for their purposes.

I can assure you that the Government of Canada had no role to play in trying to, in any way, influence Air Canada. Air Canada recognized that this is a very good airplane in its class — 100 to 150 passengers — and decided that they were going to make a commitment today, which they announced, for potentially up to 75, but at least 45 firm orders. They made that decision based on their own needs for the future.

Senator Plett: Fair enough, if you say there was no involvement. It's not what some of us have been reading today, but I will respect your answer. Hopefully, you will reconsider your decision so that Porter can buy another 30.

A pipeline like Energy East is very important to many people in this country — it seems like to almost all people in this country except Denis Coderre. Now the fact that all these municipalities are supporting Denis appears to be somewhat exaggerated. This particular pipeline would transport the equivalent of 1,600 rail cars of crude oil per day travelling across the country.

Minister, could you assure those of us in the western part of the country that the transportation of their crude oil is as important to you as it is to us and that maybe it is safer to have it underground than in rail cars?

Mr. Garneau: Certainly, we would like to see here in Canada if there's a way to get our crude oil from Alberta and Saskatchewan to tidal waters. That would be good for the economy. At the same time, there is an environmental consideration that must come into play, and that is why we have a process — the NEB. The NEB is supposed to look at the viability from a safety point of view and an environmental point of view of building a pipeline. It is a process that is currently underway.

We feel that it's important to look at evidence-based findings before making a final decision. Various people have expressed themselves. You mentioned some of them. There's total freedom for everyone to express themselves who feel in any way affected. In the end, a series of recommendations and decisions will be made by the NEB. We'll wait for those results before making the final decision. We do believe that it is also important to take into consideration scientifically based environmental evidence before we proceed.

Ma question est la suivante : vous avez parlé d'Air Canada et de l'achat qu'elle a fait. Je félicite également la compagnie de cet achat. Dans quelle mesure devons-nous féliciter le ministre des Transports et le gouvernement libéral de cette annonce d'Air Canada? Dans quelle mesure le gouvernement a-t-il fait pression sur Air Canada pour qu'elle achète ces avions?

M. Garneau : La réponse simple est qu'Air Canada, qui est une grande compagnie aérienne, prend ses propres décisions quant aux avions qu'elle achète. On parle de milliards de dollars, sénateur. Elle prend ses propres décisions en fonction de ce qu'elle estime être ce qu'il y a de mieux pour ses besoins.

Je peux vous assurer que le gouvernement du Canada n'a joué aucun rôle à cet égard et n'a essayé d'aucune façon d'influencer Air Canada. La compagnie s'est rendu compte que cet avion est excellent dans sa catégorie — 100 à 150 passagers — et elle a décidé s'engager, comme elle l'a annoncé aujourd'hui, à acheter un minimum de 45 appareils, sa commande ferme, et un maximum possible de 75 appareils. Elle a pris cette décision en fonction de ses besoins à venir.

Le sénateur Plett : D'accord, si vous le dites. Ce n'est pas ce que certains d'entre nous ont lu aujourd'hui, mais je respecte votre réponse. Espérons que vous reconsidérerez votre décision pour que Porter puisse en acheter 30 autres.

Un pipeline comme Énergie Est est très important pour beaucoup de gens de ce pays, on dirait même pour presque tout le monde à part Denis Coderre. Le fait que toutes ces municipalités appuient Denis semble un peu exagéré. Ce pipeline transporterait l'équivalent de 1 600 wagons de pétrole brut par jour à travers le pays.

Monsieur le ministre, pouvez-vous garantir aux gens des provinces de l'Ouest que le transport de leur pétrole brut est aussi important à vos yeux qu'il l'est pour nous et qu'il est peut-être plus sûr de le transporter sous terre que dans des wagons?

M. Garneau : Assurément, nous souhaitons voir s'il est possible de transporter notre pétrole brut de l'Alberta et de la Saskatchewan jusqu'à la mer. Ce serait une bonne chose pour l'économie. Par ailleurs, il faut tenir compte des retombées environnementales, et c'est pourquoi nous avons un processus sous la forme de l'ONE. L'office est censé analyser la viabilité de la construction d'un pipeline du point de vue de la sécurité et de la protection de l'environnement. C'est un processus en cours.

Il est important, selon nous, d'examiner des données factuelles avant de prendre une décision définitive. Diverses personnes se sont exprimées. Vous en avez signalé quelques-unes. Tous les gens qui ont le sentiment d'être concernés d'une manière ou d'une autre sont entièrement libres de s'exprimer. Au final, l'ONE publiera une série de recommandations et de décisions. Nous attendrons ces résultats avant de prendre une décision définitive. Nous sommes convaincus qu'il est également important de tenir compte de données environnementales scientifiquement confirmées avant de donner suite.

Senator Plett: Thank you, and hopefully this will be very high on your agenda.

Senator Housakos: Thank you, minister, for being with us today.

A couple of my colleagues have expressed concern when it comes to transporting crude oil in this country via rail. I appreciate your due diligence on this minister because you're right. We have to weigh the pros and cons from an environmental and safety perspective; but it seems to me rather difficult to comprehend how transporting tonnes of oil through our cities and towns by rail right now can be safer than having a pipeline built with all the various technological capacities that pipelines can provide today and also with the capacity to monitor those pipelines with the due diligence required. The answer is evident to me, and I appreciate the fact that you're quite concerned with taking the right answer on that.

I want to ask a question with regard to VIA Rail. Can you share with us your vision for high-speed rail for this country? I know that VIA has expressed an interest in building dedicated tracks in the Toronto-Ottawa-Montreal corridor, which would make sense because it's a big challenge for them to move people in a timely fashion as they share existing tracks with CN rail. Could you share your vision with regard to passenger rail?

Mr. Garneau: You're quite right that VIA has made that proposal to the Government of Canada for what they call high-frequency trains, meaning a reasonable speed in this case — I believe we're talking about 110 miles per hour — on a dedicated track and at greater frequency. They made this proposal, presented it, and, as you point out, it's for the Montreal-Ottawa-Toronto corridor. We're looking at it from the point of view of a business case. They put this forward as public-private partnership and are looking for a portion of it from the federal government with the rest coming from the private sector.

We're looking at it in terms of how solid that business case is. Their projection is that they can increase passenger traffic from the current 2.5 million to about 7 million over time. Before we decide to invest taxpayers' money, we need to look at it, which we are doing at the moment. I congratulate VIA for bringing forward a proposal such as this one, and we are looking at it. It's certainly one of the busiest corridors in this country. We'll look at it based on our best assessment of how solid the business case is.

The high-speed rate issue has come and gone over the years. It comes down to making important decisions about how to invest Canadian taxpayers' money, which has to be taken into account. Whilst its technically feasible, there is a price tag attached to it, so we need to look at that carefully as well.

Le sénateur Plett : Je vous remercie. Et nous espérons que ce sera pour vous une priorité.

Le sénateur Housakos : Merci, monsieur le ministre, d'être parmi nous aujourd'hui.

Deux ou trois de mes collègues se font du souci au sujet du transport de pétrole brut par train dans notre pays. Je rends grâce à votre diligence à cet égard, monsieur le ministre, car vous avez raison. Nous devons peser le pour et le contre du point de vue de l'environnement et de la sécurité, mais je ne vois pas très bien en quoi le transport de tonnes de pétrole par train à travers nos villes et nos villages peut être un moyen plus sûr qu'un pipeline doté des diverses capacités technologiques offertes de nos jours dans ce domaine, notamment celle de surveiller ces pipelines de près. La réponse me semble évidente, et je suis sensible à votre souci de prendre la bonne décision.

J'aimerais vous poser une question au sujet de VIA RAIL. Pourriez-vous nous parler de votre vision du train à grande vitesse au Canada? Je sais que VIA envisage la construction de voies réservées dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal. Ce serait une bonne chose, car ils ont du mal à assurer efficacement le transport de voyageurs parce qu'ils partagent les voies actuelles avec le CN. Pourriez-vous nous donner votre point de vue sur le transport ferroviaire de voyageurs?

M. Garneau : En effet, VIA a fait une proposition au gouvernement du Canada concernant ce qu'on appelle les trains à haute fréquence de desserte, c'est-à-dire, dans ce cas, des trains à vitesse raisonnable — je crois qu'il s'agirait d'environ 110 milles à l'heure — roulant sur une voie réservée à une plus grande fréquence. Ils ont effectivement fait cette proposition et l'ont présentée, comme vous l'avez dit, pour le couloir Montréal-Ottawa-Toronto. Nous l'envisageons du point de vue de la rentabilité. Il s'agirait d'un partenariat public-privé, une partie incombant au gouvernement fédéral et le reste, du secteur privé.

Ce qui nous intéresse, c'est de déterminer la solidité de l'analyse de rentabilité. Selon leurs projections, ils pourraient faire passer progressivement le nombre de voyageurs de 2,5 millions, qui est le chiffre actuel, à environ 7 millions. Avant de décider d'investir les deniers publics, nous devons examiner le projet, et c'est ce que nous faisons en ce moment. Je félicite VIA d'avoir fait une proposition de ce genre, et nous sommes en train de l'examiner. Il s'agit en effet d'un des couloirs de transport les plus achalandés du pays. Nous allons nous pencher sur ce projet selon la meilleure évaluation que nous pourrions faire de sa rentabilité.

Le coût du train à grande vitesse est une question qui est régulièrement posée depuis des années. Il s'agit de prendre des décisions importantes sur la façon d'investir les deniers publics, il faut en tenir compte. C'est techniquement réalisable, mais il y a un prix à payer, et il convient d'en faire une analyse prudente.

Senator Mercer: Minister, welcome. You said this is your first meeting before a Senate committee since you've been a minister. I'm going to ask a very political question, and I expect my colleague Senator Plett will agree with me on this.

Thirty-two seats in Atlantic Canada, minister, are Liberal seats. I want you to tell your colleagues at the table that they should get a history book out and look at the 1997 election campaign. We had 32 Liberal seats going into that campaign as well. We did not come out with 32 seats. If you want to be political around the table, decisions need to be made that Atlantic Canadians want. Atlantic Canadians want the pipeline. Minister, we need to know when the decision will be made on the eastern pipeline.

I warn you, a newly free, independent Liberal senator, that the political ramifications of a decision to say no to the eastern pipeline will be grave for those 32 MPs who represent the Liberal Party. I am privileged to live in one of those ridings represented by one of your colleagues, Mr. Scott Brison. I continue to be a great supporter of the party, but let's be realistic; we need some leadership here. Could you tell us what the timelines are? When are we going to get a decision, because we can't wait much longer?

Mr. Garneau: Thank you very much, Senator Mercer, for your comments. I will certainly relay them to my colleagues. I will try to make it as verbatim as I can.

The NEB comes under NRCan, so I would defer to Minister Jim Carr on that. I can tell you that we are conscious of time being a factor, but we want the NEB to do its work properly.

I should finish by saying that I am 50 per cent Maritimer. You need to know that. My grandfather is from Bedford, Nova Scotia, and my grandmother is from Sussex, New Brunswick. I am very of my Maritime roots and very proud that Liberals received the endorsement from Maritimers in this election, without being more political than that.

Senator Merchant: Minister, welcome. You know that I come from Saskatchewan. I know that you are very familiar with that part of the country.

You have touched on the movement of crude oil, so I won't ask more questions about that. You did speak about the economic prosperity of the country with regard to the mandate letter, which is important to us.

There are many other issues, one of which is the movement of our grain, which became a pronounced issue about two or three years ago when we could not move any grain because of transportation in this country. At the time, I think the rail cars showed a preference to moving crude oil, so there was a shortage of rail cars for grain.

Le sénateur Mercer : Soyez le bienvenu, monsieur le ministre. Vous avez dit que c'est votre première rencontre avec les membres d'un comité sénatorial depuis que vous êtes ministre. Je vais vous poser une question très politique, et je crois que le sénateur Plett sera d'accord avec moi.

Dans les provinces de l'Atlantique, 32 sièges appartiennent aux libéraux. J'invite vos collègues autour de cette table à consulter un livre d'histoire et se reporter à la campagne électorale de 1997. Il y avait aussi 32 sièges en jeu à l'époque. Nous ne les avons pas obtenus. Si on veut parler politique ici, il faut prendre les décisions que souhaitent les Canadiens des provinces de l'Atlantique. Et ce qu'ils veulent, c'est un pipeline. Monsieur le ministre, nous avons besoin de savoir quand sera prise la décision relative au pipeline de l'Est.

Je vous avertis, en tant que nouveau sénateur libéral indépendant : les ramifications politiques d'une décision négative concernant le pipeline de l'Est seront graves pour les 32 députés représentant le Parti libéral. J'ai le privilège de vivre dans l'une des circonscriptions de l'Atlantique, qui est représentée par l'un de vos collègues, M. Scott Brison. Je reste un partisan convaincu de votre parti, mais soyons réalistes : nous avons besoin de leadership en la matière. Pourriez-vous nous parler des échéances? Quand la décision sera-t-elle prise? Nous ne pouvons plus attendre encore très longtemps.

M. Garneau : Merci beaucoup de vos commentaires, sénateur Mercer. Je les transmettrai sans faute à mes collègues. Je tâcherai de le faire aussi fidèlement que possible.

L'ONE relève de RNCan : je m'en remettrai au ministre Jim Carr à cet égard. Je peux vous dire cependant que nous sommes conscients que le temps presse, mais nous voulons aussi que l'ONE fasse son travail correctement.

Je terminerai en rappelant que je suis pour moitié originaire des provinces de l'Atlantique. Je tiens à ce que vous le sachiez. Mon grand-père vient de Bedford, en Nouvelle-Écosse, et ma grand-mère, de Sussex, au Nouveau-Brunswick. Je suis très fier de mes origines et très fier que les libéraux aient obtenu le mandat des citoyens de l'Atlantique à cette élection, sans rien de plus politique que ça.

La sénatrice Merchant : Soyez le bienvenu, monsieur le ministre. Vous savez que je viens de la Saskatchewan. Et je sais que vous connaissez bien cette région du pays.

Vous avez parlé de la question du pétrole brut, et je n'y reviendrai donc pas. Vous avez aussi parlé de la prospérité économique du pays telle que vous en charge votre lettre de mandat, et c'est important pour nous.

Il y a beaucoup d'autres enjeux, dont le transport des céréales, qui est devenu un sérieux problème il y a deux ou trois ans parce qu'on ne pouvait plus en transporter à cause des problèmes du secteur des transports. À l'époque, si je me souviens bien, les wagons étaient plutôt utilisés pour transporter le pétrole brut, de sorte qu'il en manquait pour le transport des céréales.

How do you see improving that situation for Saskatchewan farmers?

Mr. Garneau: Thank you for the question, senator. One of the items in my mandate letter is to look at the grain transportation system.

You're quite right in that 2013 was a year where, due to a bumper crop and a difficult winter, grain was not moved as efficiently as it was in the past.

I'm glad to report that things have improved since then. There is not the same record amount of grain, but nevertheless large yields of grain in the past couple of years, including in this past year, and the system has been working much more effectively.

Part of that is there's a certain irony because there are other commodities whose prices have gone down and, therefore, there may not have been as much demand for those other commodities. The true test is when there is a strong demand for potash from Saskatchewan and pulses and lumber and all of those others, when the system is tested to its maximum.

There was a special mandate within the review of the Canada Transportation Act to also put a focus on the transportation of grain. I will be tabling the CTA review shortly and I will then be consulting on that. Certainly Mr. Emerson and his team of five people did use some ink in their report to talk about that. I'm not at liberty to talk about the details at this point, but I will be working with my ministry, with the railways and with the shippers and consulting in order to try to make our grain transportation as efficient as possible.

Again, from my point of view it's an economic portfolio that we're talking about here. It is all very good for Canada to have great commodities and products to sell to the world. It is a great thing for us to have great trade treaties with other countries, but if we can't efficiently and effectively get our products through our corridors or across the border into the United States, we are handicapping ourselves from an economic point of view. So I very much regard the efficiency of our transportation infrastructure as being of critical importance, and that includes the transportation of grain.

Senator Runciman: Minister, I'm making an assumption here. I could be dead wrong, but you have responsibilities for the St. Lawrence Seaway. There's something called Plan 2014. I don't know if you've been briefed on that or not. It has to do with controlling the water levels in Lake Ontario and throughout the St. Lawrence Seaway. It's the result of 15 years of study, consultation and compromise, costing about \$20 million.

The plan has been recommended by the International Joint Commission. I was meeting with U.S. environmental groups a week or so ago. There's a lot of frustration. The recommendation from the IJC was made two and a half years ago, and they are

Comment pensez-vous améliorer la situation des agriculteurs de la Saskatchewan?

M. Garneau : Merci de cette question, madame la sénatrice. L'un des éléments de ma lettre de mandat concerne le système de transport des céréales.

Il est vrai que, en 2013, il n'a pas été possible de transporter les céréales aussi efficacement qu'auparavant à cause d'une récolte exceptionnelle et d'un hiver difficile.

Je suis heureux de pouvoir dire que la situation s'est améliorée depuis. Les récoltes n'ont pas été aussi remarquables, mais elles ont quand même été importantes au cours des dernières années, notamment l'an dernier, et le système fonctionne beaucoup plus efficacement.

Il y a une certaine ironie à cela, parce que le prix de certaines autres marchandises a baissé, de sorte que la demande n'a peut-être pas été aussi importante en ce qui les concerne. Pour que le système soit testé au maximum, il faut qu'il y ait une importante demande de potasse de la Saskatchewan en même temps que de légumineuses, de bois d'œuvre, et cetera.

L'Examen de la Loi sur les transports comportait un mandat spécial, à savoir de mettre aussi l'accent sur le transport des céréales. Je déposerai ce rapport sous peu, puis organiserai des consultations à ce sujet. Il est clair que M. Emerson et les cinq membres de son équipe n'ont pas manqué de s'étendre sur ce sujet dans leur rapport. Je ne suis pas libre de donner de détails pour l'instant, mais sachez que je travaillerai avec mon ministère, les compagnies ferroviaires et les sociétés de transport, et que j'organiserai des consultations pour rendre notre système de transport de céréales aussi efficace que possible.

Là encore, selon moi, il s'agit d'un portefeuille économique. C'est une excellente chose que le Canada ait des marchandises et produits importants à vendre au monde. C'est également une excellente chose que d'avoir conclu d'importants traités avec d'autres pays, mais, si nous ne pouvons pas acheminer efficacement nos produits à travers les couloirs de transport ou la frontière à destination des États-Unis, nous nous créons un handicap économique. Je considère donc que l'efficacité de notre infrastructure de transport est d'une importance cruciale, et cela inclut le transport de céréales.

Le sénateur Runciman : Monsieur le ministre, je fais une hypothèse ici. Je me trompe peut-être complètement, mais vous êtes responsable de la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y a quelque chose qui s'appelle le Plan 2014. Je ne sais pas si on vous en a parlé. Il s'agit de contrôler le niveau des eaux dans le lac Ontario et dans toute la Voie maritime du Saint-Laurent. C'est le résultat de 15 années d'études, de consultations et de compromis, au coût d'environ 20 millions de dollars.

Le plan est recommandé par la Commission mixte internationale. J'ai rencontré des groupes environnementaux américains il y a environ une semaine. La frustration est palpable. La recommandation de la CMI a été formulée il y a

being told that this is stalled at Washington currently because of Canada making an amendment to Plan 2014. They're hearing this as based on lobbying from shipping interests.

This plan has unbelievably positive impacts on the environment. Has your ministry been involved in this, since you're responsible for the St. Lawrence Seaway? Have you had any input and is there any truth to the fact that the Canadian government is a stumbling block?

Mr. Garneau: Thank you for your questions.

I was in Washington last week. I met with the Secretary of Transportation, Anthony Foxx. We raised a number of issues but that one did not come up. It is one I that am aware of. There are different opinions about the regulation of water levels. I happen to come from Montreal, and the port there is very concerned about water levels for obvious reasons.

Senator Runciman: The Quebec government supports the plan.

Mr. Garneau: Yes, but I cannot give you an update or answer your question directly at this point. It is something that we are discussing with the United States, trying to take into account all of the factors involved in establishing water levels. There are a variety of different reasons for doing it.

I will have to defer in giving you my answer at this point.

Senator Runciman: Is that a commitment to giving me one at some point?

Mr. Garneau: I will get back to you with an answer, senator, on the current situation.

Senator Runciman: Thank you.

The Chair: Senator MacDonald, final question. The minister has had a long day and I'm sure he would appreciate a short question.

Senator MacDonald: Concerning the Quebec City bridge, the cantilever bridge, the previous government had made arrangements to put up \$75 million, the provincial government \$20 million, and I think \$5 million from the municipality. They're negotiating with CN which now owns that bridge. It carries rail, car and truck traffic. Can you give us an update on the status? Are you negotiating with CN? I would like to have an update on that situation.

Mr. Garneau: Senator, we held a meeting almost a month ago in Quebec City with two provincial ministers, the Mayor of Quebec City, the Mayor of Lévis, CN — the vice-president Sean Finn was there — myself and Minister Jean-Yves Duclos. This was historic, because never have we brought the whole group together before.

deux ans et demi, et on leur dit que Washington attend parce que le Canada veut apporter une modification au Plan 2014. Et ils apprennent que c'est à cause des pressions exercées par le lobby des sociétés de transport.

Ce plan aura des répercussions incroyablement positives sur l'environnement. Est-ce que votre ministère y a participé, puisque vous êtes responsable de la Voie maritime du Saint-Laurent? Avez-vous eu votre mot à dire et est-il vrai que le gouvernement du Canada fait obstacle?

M. Garneau : Je vous remercie de vos questions.

J'étais à Washington la semaine dernière. J'y ai rencontré Anthony Foxx, le secrétaire des Transports. Nous avons abordé un certain nombre de questions, mais celle-ci n'a pas été soulevée. Et c'est une question qui me préoccupe. Les opinions diffèrent quant à la réglementation du niveau des eaux. Il se trouve que je viens de Montréal, et les responsables du port y sont très préoccupés par le niveau des eaux pour des raisons évidentes.

Le sénateur Runciman : Le gouvernement du Québec appuie le plan.

M. Garneau : Je sais, mais je ne peux pas vous donner de bilan ni répondre à votre question directement pour l'instant. Nous en discutons en ce moment avec les États-Unis en essayant de tenir compte de tous les facteurs en jeu dans la détermination des niveaux d'eau. Ce choix renvoie à toutes sortes de raisons très différentes.

Je dois vous demander de reporter ma réponse à cet égard.

Le sénateur Runciman : Voulez-vous dire que vous vous engagez à m'en donner une ultérieurement?

M. Garneau : Je vous reviendrai avec une réponse sur la situation actuelle, sénateur.

Le sénateur Runciman : Merci.

Le président : Sénateur MacDonald, une dernière question. La journée du ministre a été longue, et je suis sûr qu'il apprécierait une question brève.

Le sénateur MacDonald : Au sujet du pont de Québec, je parle du pont cantilever, l'ancien gouvernement avait pris des dispositions pour injecter 75 millions de dollars, tandis que le gouvernement provincial investirait à hauteur de 20 millions et la municipalité, je crois, de 5 millions. On est en train de négocier avec le CN, qui est le propriétaire du pont. Le pont permet la circulation de trains, de voitures et de camions. Pourriez-vous nous dire où on en est? Êtes-vous en train de négocier avec le CN? J'aimerais être mis au courant de la situation actuelle.

M. Garneau : Sénateur, il y a près d'un mois, à Québec, le ministre Jean-Yves Duclos et moi-même avons rencontré deux ministres provinciaux, le maire de Québec, le maire de Lévis et des représentants du CN, dont le vice-président. C'était une réunion historique, car c'était la première fois que tous les intéressés étaient présents en même temps.

That meeting established two things: One, which may sound very mundane and obvious, is that the bridge is very secure. I say that because some people associate painting it with making it more secure. It is very secure. CN spends millions of dollars every year to ensure the security because it owns the bridge and is responsible for it; 32,000 cars cross it per day as well as eight VIA Rail trains and four freight trains.

That was the number one conclusion: It is very secure and it will be secure for decades to come. It was well built in the end, when they finally got it right. My grandfather lost some money in the first attempt.

Senator MacDonald: At least he survived.

Mr. Garneau: He survived; he did.

The second question was how much it will cost. That was central to our meeting. Under the previous government, Mr. Lebel talked about a potential \$200 million price tag. However, CN had different figures. They hired a company called Roche and their estimate was \$350 to \$400 million, potentially twice as much. That is a lot of money. We decided to put a team of experts together to look at the CN data, which they made fully available to us. We looked at that to see what a realistic price was so that we could at least start from a common point and know the costs. That process is under way at the moment.

I will add one thing: CN made it very clear that it was not going to put money into it. We've said since the beginning that we would put \$75 million into it. That was a commitment that we made.

Previously, the provincial government had said they would put in \$23.5 million and the two cities a total of \$1.5 million. That brings it to \$100 million.

We'll find out what the experts believe to be the true cost, and then we'll have to decide what to do at that point.

Senator MacDonald: Thank you.

Mr. Garneau: You're welcome.

[Translation]

The Chair: Minister, thank you for being here. This is a historic meeting, seeing as it is the first time that we have organized this kind of meeting, and it's somewhat thanks to our discussion.

In addition, we would like to thank Terry Thomas.

[English]

He has been the analyst for this committee for many years, and this is his last meeting. I think it is also an historic meeting because this is the first time that Senator Mercer and Senator Plett have ever agreed on anything.

Cette réunion a permis de déterminer deux choses : premièrement, et cela peut sembler très ordinaire et évident, le fait que le pont est très sûr. Je dis cela parce que certaines personnes associent les travaux de peinture à une consolidation de la structure. Mais elle est très sûre. Le CN dépense des millions de dollars tous les ans pour garantir la sécurité parce que le pont lui appartient et qu'il en est responsable : 32 000 voitures le franchissent chaque jour, outre 8 trains de passagers et 4 trains de marchandises de VIA Rail.

C'est la conclusion numéro un de la réunion : le pont est très sûr et il le restera pendant des décennies. C'est une excellente construction en fin de compte, après bien des travaux. Mon grand-père a perdu de l'argent dans le premier projet.

Le sénateur MacDonald : Au moins, il a survécu.

M. Garneau : Oui, en effet, il a survécu.

La deuxième question était celle du coût. C'était la question centrale de la réunion. Sous le gouvernement précédent, M. Lebel avait parlé d'environ 200 millions de dollars. Mais le CN avait des chiffres différents. Ils ont fait appel à une entreprise du nom de Roche, dont les estimations se sont élevées à 350 ou 400 millions de dollars, soit éventuellement le double. C'est beaucoup d'argent. Nous avons décidé de confier à une équipe d'experts le soin d'examiner les données du CN, qui les a fournies intégralement. Nous avons examiné ces chiffres pour nous faire une idée réaliste du coût pour du moins partir d'un point de vue commun. Ce processus est en cours.

J'ajouterai ceci : le CN a fait savoir très clairement qu'il n'investirait pas un sou dans ce projet. Nous avons dit dès le départ que nous y injecterions 75 millions. Nous nous y sommes engagés.

Le gouvernement provincial a déjà dit qu'il investirait 23,5 millions et les deux municipalités, 1,5 million en tout. Cela fait un total de 100 millions de dollars.

Nous verrons bien ce que les experts concluent au sujet du coût véritable et nous devons prendre des décisions à partir de là.

Le sénateur MacDonald : Merci.

M. Garneau : Je vous en prie.

[Français]

Le président : Monsieur le ministre, merci de votre présence. Il s'agit d'une réunion historique, car c'est la première fois que nous organisons ce type de rencontre et c'est un peu grâce à notre discussion.

Par ailleurs, nous tenons à remercier Terry Thomas.

[Traduction]

C'est l'analyste attaché à ce comité depuis de nombreuses années, et c'est sa dernière réunion. Je pense que c'est aussi une réunion historique parce que c'est la première fois que les sénateurs Mercer et Plett sont d'accord sur quelque chose.

We will be meeting next Wednesday night to talk about terms of reference for the studies we will be doing. There will be no meeting Tuesday morning, but we will have an in camera meeting Wednesday night, which should be a short meeting.

[*Translation*]

Again, minister, thank you.

Mr. Garneau: It was an honour to be here this evening. Thank you for inviting me. I hope to be able to come back soon.

(The committee adjourned.)

Nous nous retrouverons mercredi prochain en soirée pour discuter du mandat des études auxquelles nous procéderons. Il n'y aura pas de réunion mardi matin, mais nous aurons une réunion à huis clos, qui devrait être brève, mercredi soir.

[*Français*]

Monsieur le ministre, encore une fois, merci.

M. Garneau : Ce fut un honneur d'être ici ce soir. Merci encore de m'avoir invité. J'espère avoir l'occasion de revenir très bientôt.

(La séance est levée.)

APPEARING

Wednesday, February 17, 2016

The Honourable Mélanie Joly, P.C., M.P., Minister of Canadian Heritage;

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES

Wednesday, February 17, 2016

Canadian Heritage:

Graham Flack, Deputy Minister.

Transport Canada:

Jean-François Tremblay, Deputy Minister.

COMPARAISSENT

Le mercredi 17 février 2016

L'honorable Mélanie Joly, C.P., députée, ministre du Patrimoine canadien;

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS

Le mercredi 17 février 2016

Patrimoine canadien :

Graham Flack, sous-ministre.

Transports Canada :

Jean-François Tremblay, sous-ministre.