

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session  
Forty-first Parliament, 2011-12-13

---

Première session de la  
quarante et unième législature, 2011-2012-2013

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

NATIONAL FINANCE

FINANCES NATIONALES

*Chair:*  
The Honourable JOSEPH A. DAY

---

*Président :*  
L'honorable JOSEPH A. DAY

---

Tuesday, April 30, 2013  
Wednesday, May 1, 2013

---

Le mardi 30 avril 2013  
Le mercredi 1<sup>er</sup> mai 2013

---

Issue No. 38

Fascicule n<sup>o</sup> 38

*Ninth and tenth meetings on:*  
The study of the Main Estimates  
for the fiscal year ending March 31, 2014

---

*Neuvième et dixième réunions concernant :*  
L'étude du Budget principal des dépenses  
pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014

---

WITNESSES:  
(See back cover)

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
NATIONAL FINANCE

The Honourable Joseph A. Day, *Chair*

The Honourable Larry W. Smith, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Bellemare	De Bané, P.C.
Black	Duffy
Buth	Gerstein
Callbeck	Hervieux-Payette, P.C.
Chaput	* LeBreton, P.C.
* Cowan	(or Carignan)
(or Tardif)	McInnis

\* 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 Black replaced the Honourable Senator Tannas (*April 30, 2013*).

The Honourable Senator Duffy replaced the Honourable Senator Enverga (*April 30, 2013*).

The Honourable Senator Enverga replaced the Honourable Senator Finley (*April 30, 2013*).

The Honourable Senator Finley replaced the Honourable Senator Wallace (*April 25, 2013*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
FINANCES NATIONALES

*Président* : L'honorable Joseph A. Day

*Vice-président* : L'honorable Larry W. Smith

et

Les honorables sénateurs :

Bellemare	De Bané, C.P.
Black	Duffy
Buth	Gerstein
Callbeck	Hervieux-Payette, C.P.
Chaput	* LeBreton, C.P.
* Cowan	(ou Carignan)
(ou Tardif)	McInnis

\* 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 Black a remplacé l'honorable sénateur Tannas (*le 30 avril 2013*).

L'honorable sénateur Duffy a remplacé l'honorable sénateur Enverga (*le 30 avril 2013*).

L'honorable sénateur Enverga a remplacé l'honorable sénateur Finley (*le 30 avril 2013*).

L'honorable sénateur Finley a remplacé l'honorable sénateur Wallace (*le 25 avril 2013*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, April 30, 2013  
(103)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:32 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Joseph A. Day, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bellemare, Buth, Callbeck, Chaput, Day, De Bané, P.C., Enverga, Gerstein, Hervieux-Payette, P.C., McInnis and Smith (*Saurel*) (11).

*Other senator present:* The Honourable Senator Black (1).

*In attendance:* Édison Roy-César and Sylvain Fleury, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 26, 2013, the committee continued its examination of the expenditures set out in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2014. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.*)

**WITNESSES:***Canadian Air Transport Security Authority:*

Mario Malouin, Chief Financial Officer;

John Stroud, Vice President, Human Resources and Corporate Affairs.

*The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:*

Claude Lachance, Senior Director, Administration;

Jean-Vincent Lacroix, Director, Communications, General Management.

*VIA Rail Canada:*

Robert St-Jean, Chief Financial and Administration Officer;

Gerry Kolaitis, Director, Strategic Planning, Finance and Administration.

Mr. Stroud made a statement and, together with Mr. Malouin, answered questions.

At 10:34 a.m., the committee suspended.

At 10:37 a.m., the committee resumed.

Mr. Lachance and Mr. St-Jean each made a statement and, together with Mr. Lacroix and Mr. Kolaitis answered questions.

At 11:30 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 30 avril 2013  
(103)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Joseph A. Day (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bellemare, Buth, Callbeck, Chaput, Day, De Bané, C.P., Enverga, Gerstein, Hervieux-Payette, C.P., McInnis et Smith (*Saurel*) (11).

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Black (1).

*Également présents :* Édison Roy-César et Sylvain Fleury, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 26 février 2013, le comité poursuit son examen des dépenses prévues dans le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 34 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :***Administration canadienne de la sûreté du transport aérien :*

Mario Malouin, chef des services financiers;

John Stroud, vice-président, Ressources humaines et affaires organisationnelles.

*Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée :*

Claude Lachance, directeur principal, Administration;

Jean-Vincent Lacroix, directeur, Communications, Direction générale.

*VIA Rail Canada :*

Robert St-Jean, chef, Services financiers et administration;

Gerry Kolaitis, directeur, Planification stratégique, finances et administration.

M. Stroud fait un exposé, puis, avec M. Malouin, répond aux questions.

À 10 h 34, la séance est suspendue.

À 10 h 37, la séance reprend.

M. Lachance et M. St-Jean font tous deux un exposé, puis, avec M. Lacroix et M. Kolaitis, répondent aux questions.

À 11 h 30, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, Wednesday, May 1, 2013  
(104)

[English]

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:45 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Joseph A. Day, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Bellemare, Black, Buth, Callbeck, Chaput, Day, De Bané, P.C., Duffy, Gerstein, Hervieux-Payette, P.C., McInnis and Smith (*Saurel*) (12).

*In attendance:* Édison Roy-César and Sylvain Fleury, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, February 26, 2013, the committee continued its examination of the expenditures set out in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2014. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 34.*)

*WITNESSES:*

*Agriculture and Agri-Food Canada:*

Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch;

Pierre Corriveau, Assistant Deputy Minister, Corporate Management.

*Canadian Food Inspection Agency:*

Peter Everson, Vice President, Corporate Management;

Paul Mayers, Associate Vice President, Policy and Programs Branch.

*Department of Finance Canada:*

Sherry Harrison, Assistant Deputy Minister, Corporate Services Branch;

Jean-Michel Catta, Assistant Deputy Minister, Consultations and Communications Branch;

Diane Lafleur, Director General, Financial Sector Branch;

Frank Des Rosiers, Director General, Tax Policy Branch;

Brian Pagan, Director, Fiscal Policy, Economic and Fiscal Policy Branch;

Nicholas Leswick, Director, International Finance and Development Division;

Chantal Maheu, General Director, Federal-Provincial Relations and Social Policy Branch;

OTTAWA, le mercredi 1<sup>er</sup> mai 2013  
(104)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui à 18 h 45, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Joseph A. Day (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Bellemare, Black, Buth, Callbeck, Chaput, Day, De Bané, C.P., Duffy, Gerstein, Hervieux-Payette, C.P., McInnis et Smith (*Saurel*) (12).

*Également présents :* Édison Roy-César et Sylvain Fleury, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 26 février 2013, le comité poursuit son examen des dépenses prévues dans le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 34 des délibérations du comité.*)

*TÉMOINS :*

*Agriculture et Agroalimentaire Canada :*

Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques;

Pierre Corriveau, sous-ministre adjoint, Gestion intégrée.

*Agence canadienne d'inspection des aliments :*

Peter Everson, vice-président, Gestion intégrée;

Paul Mayers, vice-président associé, Direction générale des politiques et des programmes.

*Ministère des Finances Canada :*

Sherry Harrison, sous-ministre adjointe, Direction des services ministériels;

Jean-Michel Catta, sous-ministre adjoint, Direction des consultations et communications;

Diane Lafleur, directrice générale, Direction du secteur financier;

Frank Des Rosiers, directeur général, Direction de la politique de l'impôt;

Brian Pagan, directeur, Politique budgétaire, Direction des politiques économiques et budgétaires;

Nicholas Leswick, directeur, Division des finances internationales et de la politique du développement;

Chantal Maheu, directrice générale, Direction des relations fédérales-provinciales et de la politique sociale;

Ross Ezzeddin, Director, Sector Policy Analysis, Economic Development and Corporate Finance.

Mr. Meredith made a statement and, together with Mr. Corriveau, answered questions.

Mr. Everson made a statement and, together with Mr. Mayers, answered questions.

At 7:53 p.m., the committee suspended.

At 7:58 p.m., the committee resumed.

Ms. Harrison made a statement and, together with Mr. Catta, Ms. Lafleur, Mr. Des Rosiers, Mr. Pagan, Mr. Leswick, Ms. Maheu and Mr. Ezzeddin, answered questions.

At 8:50 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

Ross Ezzeddin, directeur, Analyse de la politique sectorielle, Développement économique et finances intégrées.

M. Meredith fait un exposé, puis, avec M. Corriveau, répond aux questions.

M. Everson fait un exposé, puis, avec M. Mayers, répond aux questions.

À 19 h 53, la séance est suspendue.

À 19 h 58, la séance reprend.

Mme Harrison fait un exposé, puis, avec M. Catta, Mme Lafleur, M. Des Rosiers, M. Pagan, M. Leswick, Mme Maheu et M. Ezzeddin, répond aux questions.

À 20 h 50, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité*

Jodi Turner

*Clerk of the Committee*

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, April 30, 2013

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:32 a.m. to examine the expenditures set out in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2014.

**Senator Joseph A. Day** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Honourable senators, this morning we are continuing our study of the 2013-2014 Main Estimates.

[*English*]

For our first panel this morning we are pleased to welcome officials from the Canadian Air Transport Security Authority, often referred to as CATSA. I am pleased to welcome John Stroud, Vice President, Human Resources and Corporate Affairs; and Mario Malouin, Chief Financial Officer. I understand that Mr. Stroud has some brief opening remarks and then we will get into a discussion following that.

Mr. Stroud, you have the floor, sir.

**John Stroud, Vice President, Human Resources and Corporate Affairs, Canadian Air Transport Security Authority:** Thank you very much, chair. Thank you for having us.

[*Translation*]

We are pleased to be here today to speak with you and answer your questions.

[*English*]

As the chair said, I have a few opening remarks. I will speak about some of our priorities and some of the challenges that we face.

Across the country, more than 150,000 people pass through our security checkpoints every day. CATSA's top priority is to ensure that those passengers are secure. That is the job we have been given by the government and, to get it done, we work closely with our screening contractors and with our industry partners.

[*Translation*]

We recently made three major changes so that we can continue to offer a high level of safety while at the same time improving our services to passengers.

[*English*]

First, there is our multi-year initiative to replace our hold baggage screening equipment at designated airports across Canada. This supports the Canada-U.S. action plan known as

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 30 avril 2013

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, pour étudier les dépenses prévues dans le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014.

**Le sénateur Joseph A. Day** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Honorables sénateurs, nous poursuivons ce matin notre étude du Budget principal 2013-2014.

[*Traduction*]

Dans notre premier groupe de témoins ce matin, nous sommes heureux d'accueillir des représentants de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, souvent appelée l'ACSTA. C'est avec plaisir que je souhaite la bienvenue à John Stroud, vice-président, Ressources humaines et affaires organisationnelles; et à Mario Malouin, chef des services financiers. Je crois comprendre que M. Stroud fera une brève déclaration préliminaire, puis nous entreprendrons une discussion par la suite.

Monsieur Stroud, la parole est à vous, monsieur.

**John Stroud, vice-président, Ressources humaines et affaires organisationnelles, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien :** Merci beaucoup, monsieur le président. Merci de nous accueillir.

[*Français*]

Nous sommes heureux d'être ici pour discuter avec vous et répondre à vos questions.

[*Traduction*]

Comme l'a dit le président, j'ai une déclaration préliminaire à vous présenter. Je vais parler de quelques priorités et défis qui nous attendent.

À l'échelle du pays, plus de 150 000 personnes passent par nos points de contrôle chaque jour. La sûreté des passagers est au sommet des priorités de l'ACSTA. C'est la tâche que nous a confiée le gouvernement et, pour la réaliser, nous travaillons en collaboration étroite avec nos fournisseurs de services de contrôle et nos partenaires de l'industrie.

[*Français*]

Récemment, nous avons apporté trois changements importants pour continuer à offrir un niveau élevé de sûreté tout en améliorant nos services aux passagers.

[*Traduction*]

Premièrement, il y a notre initiative pluriannuelle visant à remplacer notre équipement de contrôle des bagages enregistrés dans des aéroports désignés du Canada. Cela s'inscrit dans le plan

Beyond the Border. Through this program, we will align our system with those in the United States and the European Union. It will also ensure that we have the highest industry standards and practices in place.

Funding for this multi-year project is updated in collaboration with airport authorities annually. We have worked closely to align our approach with their capital plans and priorities. This complex and important initiative is both on time and within budget.

Second, in late 2011, we implemented new long-term, performance-based contracts for screening services. Contractors were required to find service delivery improvements in a number of areas, and I am pleased to say they are meeting those goals. We are more confident than ever that CATSA is well positioned for the future with these new contracts.

Finally, over the past few years, improving the effectiveness and efficiency of the screening process has been an important priority for CATSA. To do so, we reviewed our technologies, equipment and processes. As a result, the throughput of passengers and baggage at the checkpoint has increased by 30 per cent.

[Translation]

This is good news not only from the standpoint of efficiency, but also for passengers.

[English]

Our quarterly passenger surveys indicate that a large majority of passengers — 83 per cent — are satisfied overall with their experience at pre-board screening. However, we face a number of challenges. We work in an industry where technology is constantly evolving, as are the threats. As well, our business is growing. This year CATSA will screen more than 51 million passengers. Estimates show that we could be screening almost 56 million passengers by 2015-16.

With that in mind, we are firmly committed to working with our partners in the aviation industry to improve the aviation security system. We will work hard to uphold the reputation for security excellence that we have built over our first decade of operation, and we will continue to build the trust and confidence of the travelling public.

[Translation]

We will now be pleased to answer your questions.

d'action canado-américain appelé Par-delà la frontière. Dans le cadre de ce programme, nous allons harmoniser notre système avec ceux des États-Unis et de l'Union européenne. Il permettra également de veiller à ce que nous appliquions les meilleures normes et pratiques de l'industrie.

Le financement du projet pluriannuel est mis à jour en collaboration avec les autorités aéroportuaires tous les ans. Nous avons travaillé de concert afin d'aligner notre approche sur leurs plans et priorités en matière d'immobilisations. Cette initiative complexe et importante est conforme aux échéanciers ainsi qu'au budget.

Deuxièmement, vers la fin de 2011, nous avons mis en œuvre de nouveaux contrats à long terme axés sur le rendement pour les services de contrôle. Les entrepreneurs devaient trouver des améliorations en matière de prestation de services à l'égard d'un certain nombre d'aspects, et je suis heureux de dire qu'ils atteignent leurs objectifs. Nous sommes plus que jamais convaincus que l'ACSTA est bien positionnée pour l'avenir grâce à ces nouveaux contrats.

Enfin, au cours des dernières années, l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience du processus de contrôle est une importante priorité pour l'ACSTA. À cette fin, nous avons examiné nos technologies, notre équipement et nos processus, ce qui nous a permis d'augmenter le débit de contrôle des passagers et des bagages aux points de contrôle de 30 p. 100.

[Français]

C'est non seulement une bonne nouvelle du point de vue de l'efficience, mais aussi pour les passagers.

[Traduction]

Selon nos sondages trimestriels auprès des passagers, une grande majorité — 83 p. 100 — est globalement satisfaite de son expérience au contrôle préembarquement. Toutefois, nous nous trouvons devant un certain nombre de défis. Nous travaillons dans une industrie où évolue constamment la technologie, tout comme les menaces. De plus, notre secteur est en croissance. Cette année, l'ACSTA contrôlera plus de 51 millions de passagers. Selon les estimations, nous pourrions contrôler presque 56 millions de passagers d'ici 2015-2016.

Cela dit, nous sommes fermement déterminés à collaborer avec nos partenaires de l'industrie aéronautique pour améliorer le système de sûreté aéronautique. Nous allons travailler dur pour maintenir la réputation d'excellence en matière de sûreté que nous avons acquise au cours de nos dix premières années d'activité, et nous allons continuer à renforcer la confiance des voyageurs.

[Français]

Il nous fera maintenant plaisir de répondre à vos questions.

[English]

**The Chair:** Thank you very much for those opening remarks. I have a couple of points of clarification before I go through the list of senators who have indicated an interest in participating.

I am looking at pages II-32 and II-33 of the Main Estimates. Your opening remarks indicated that you have new hold baggage screening equipment planned at designated airports across Canada. Your estimates are up considerably over last year, but it would appear to be mainly for equipment purchasing. Can I assume that it is for this screening equipment?

**Mr. Stroud:** Yes; that is correct. That is a large part of the increase.

**The Chair:** You indicate designated airports across Canada. Can we assume, then, that this significant increase will be repeated over a number of years until you cover all the airports, since you are only covering a few, or designated ones at this time?

**Mr. Stroud:** It is a 10-year plan as part of life cycle management for this screening equipment that we have in hold baggage. It is more commonly known as the check baggage. We operate at 89 designated airports across the country. Those are designated by Transport Canada. This capital replacement plan is part of our life cycle management. We gradually need to replace equipment when it wears out, and that is the purpose of this program. Over a 10-year period we will get to those designated airports.

**The Chair:** It is 41 per cent higher than last year. Did you skip a year last year? That is a significant increase.

**Mario Malouin, Chief Financial Officer, Canadian Air Transport Security Authority:** No, we did not skip. As Mr. Stroud explained, the average life of the equipment is about 10 years. We have to have a deployment plan based on the new threat environment or changes in regulations. We do that on a 10-year cycle basis. It may happen that there are delays from year to year. It is not an increase as such, as much as one time we may push back by one year the deployment of equipment because in the industry sometimes there are delays from one year to another. Many variables impact the timing of the deployment plan.

**The Chair:** Thank you.

I will now go to questions of senators. We will begin with Senator Smith from Montreal, the deputy chair of the committee.

**Senator L. Smith:** Going back to our chair's comments about the life cycle management plan, can you tell us the strategy behind it, especially in light of terrorism and that theme? Is it just about

[Traduction]

**Le président :** Merci beaucoup pour cette déclaration préliminaire. J'ai quelques points à clarifier avant de donner la parole aux sénateurs — il y en a toute une liste — qui ont manifesté leur intérêt à participer.

Je regarde les pages II-1 et II-2 du Budget principal des dépenses. Selon votre déclaration préliminaire, vous avez prévu l'achat d'équipement de contrôle des bagages enregistrés dans des aéroports désignés au Canada. Votre budget est considérablement supérieur à celui de l'an dernier, mais cela semble viser surtout l'achat d'équipement. Puis-je présumer que ces sommes seront affectées à l'équipement de contrôle dont vous parlez?

**M. Stroud :** Oui, c'est exact. Cela représente une grande part de l'augmentation.

**Le président :** Vous parlez d'aéroports désignés au Canada. Pouvons-nous alors présumer que cette augmentation considérable sera maintenue sur un certain nombre d'années, jusqu'à ce que vous ayez modernisé tous les aéroports, puisque vous n'en avez sélectionné que quelques-uns — les aéroports désignés — à l'heure actuelle?

**M. Stroud :** Il s'agit d'un plan décennal s'inscrivant dans la gestion du cycle de vie de l'équipement de contrôle destiné aux bagages enregistrés. Nous menons des activités dans 89 aéroports désignés, partout au pays. Ils sont désignés par Transports Canada. Ce plan de remplacement des immobilisations s'inscrit dans notre processus de gestion du cycle de vie. Nous devons graduellement remplacer l'équipement à la fin de sa vie utile, et c'est là l'objet du programme. Sur une période de dix ans, nous nous occuperons de tous ces aéroports désignés.

**Le président :** L'augmentation par rapport à l'année dernière est de 41 p. 100. Avez-vous sauté une année l'an dernier? Il s'agit d'une augmentation considérable.

**Mario Malouin, chef des services financiers, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien :** Non, nous n'avons pas sauté d'année. Comme l'a expliqué M. Stroud, la durée de vie moyenne de l'équipement est d'environ 10 ans. Nous devons avoir un plan de déploiement fondé sur le nouveau contexte de menace ou des changements en matière de réglementation. Nous faisons cela dans le cadre d'un cycle décennal. Il arrive qu'il y ait des retards d'une année à l'autre. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une augmentation, dans la mesure où nous pouvons retarder d'un an l'installation d'équipement parce qu'il y a parfois dans l'industrie des retards d'une année à l'autre. Beaucoup de variables jouent sur le calendrier du plan de déploiement.

**Le président :** Merci.

Je vais maintenant passer aux questions des sénateurs. Nous allons commencer par le sénateur Smith, de Montréal, qui est vice-président du comité.

**Le sénateur L. Smith :** Pour revenir aux commentaires de notre président au sujet du plan de gestion du cycle de vie, pouvez-vous définir la stratégie qui le sous-tend, surtout à la lumière du

equipment? What is the connection with equipment and threats? You said threats, but what specifically are the threats and how will you address them? Are you following the European or U.S. model?

**Mr. Stroud:** In terms of our role and Transport Canada's role, Transport is the regulator and CATSA is the operator. In terms of dealing with international partners, Transport Canada would have the lead on that in doing the risk assessments to figure out the highest risk levels and the emerging threats. Transport sets the overall regulatory framework and within that framework we work to acquire, deploy and operate that screening equipment. Transport sets the overall direction and then we operationalize those plans.

In terms of the equipment that we are using, some of this equipment was more than 10 years old and it was necessary for us to replace this as it is coming to the end of its useful life cycle. Of course, when we do that we are going to the next generation of technology. As we do that, we are aligning our approach with that of the Americans. That is one of the things we are doing in support of Beyond the Border.

**Senator L. Smith:** You mentioned that you have 89 designated airports.

**Mr. Stroud:** Correct.

**Senator L. Smith:** Going back to the chair's initial points about the budget, how many of those designated airports would have the most up-to-date equipment? What is your mix and match? You talked about the delays with the equipment. Is that more of an executional delay, or is that a delay in producing the equipment and getting it in? Of the 89 designated area airports, are they all up to the same level of equivalency?

**Mr. Stroud:** It is a 10-year plan. We started moving at the big airports first while also considering where investments took place 10 years ago. A variety of factors sets out the deployment plan. Year over year, we knocked more of those projects off the list and then moved to the next important one. In terms of exactly which airports, I could find that out for you.

**Senator L. Smith:** Will it take 10 years for you to get all the airports up to date? By then the equipment becomes obsolete. I am not trying to be smart, but how long will your implementation program take? Are you saying it will take 10 years?

**Mr. Stroud:** It is a 10-year plan to cover everything.

**Senator L. Smith:** How long is the life cycle of the equipment?

terrorisme et de ce thème? Est-ce seulement une question d'équipement? Quel est le lien entre l'équipement et les menaces? Vous avez parlé des menaces, mais quelles sont précisément ces menaces, et quelles mesures prendrez-vous pour les contenir? Vous inspirez-vous du modèle européen ou du modèle américain?

**M. Stroud :** En ce qui concerne notre rôle par rapport à celui de Transports Canada, ce dernier est l'organisme de réglementation, et l'ACSTA s'occupe du fonctionnement. Au chapitre des relations avec les partenaires internationaux, Transports Canada est le principal responsable et mène des évaluations du risque pour définir les niveaux de risque les plus élevés et les menaces naissantes. Il établit le cadre de réglementation global et, dans ce cadre, nous nous efforçons d'acquérir, d'installer et de faire fonctionner cet équipement de contrôle. Transports Canada fixe l'orientation globale, puis nous mettons les plans en œuvre.

Quant à l'équipement que nous utilisons, certains éléments dataient de plus de dix ans, et nous devons les remplacer, car ils arrivent à la fin de leur cycle de vie utile. Bien sûr, ce faisant, nous passons à la technologie de prochaine génération. Ainsi, nous harmonisons notre approche avec celle des Américains. C'est une des choses que nous faisons à l'appui de Par-delà la frontière.

**Le sénateur L. Smith :** Vous avez mentionné qu'il y a 89 aéroports désignés.

**M. Stroud :** C'est exact.

**Le sénateur L. Smith :** Pour revenir aux points initiaux du président au sujet du budget, quelle est la proportion de ces aéroports désignés qui disposent d'un équipement de pointe? Quelle est votre formule? Vous avez parlé de retards au chapitre de l'équipement. Se rattachent-ils davantage à l'exécution ou plutôt à la production et à l'acheminement de l'équipement? Les 89 aéroports régionaux désignés disposent-ils tous d'un équipement de niveau équivalent?

**M. Stroud :** Il s'agit d'un plan décennal. Nous avons commencé par nous occuper des grands aéroports, tout en prêtant attention aux investissements qui ont eu lieu il y a dix ans. Une diversité de facteurs oriente le plan de déploiement. D'une année à l'autre, nous avons pu éliminer des projets de la liste, pour ensuite passer au prochain projet d'importance. Si vous voulez savoir de quels aéroports particuliers il s'agit, je pourrais vous procurer ces renseignements.

**Le sénateur L. Smith :** Vous faudra-t-il dix ans pour mettre tous les aéroports à niveau? Après cette période, l'équipement est désuet. Je n'essaie pas de vous coincer, mais combien de temps prendra votre programme de mise en œuvre? Dites-vous qu'il prendra 10 ans?

**M. Stroud :** Il s'agit d'un plan décennal pour tout faire.

**Le sénateur L. Smith :** Quelle est la durée du cycle de vie de l'équipement?

**Mr. Malouin:** As we said, the useful life is about 10 years, but the deployment plan must also meet regulatory requirements. There are sometimes deadlines. To move from the current technology to the new one, we have to comply with regulations as well. We have a deadline.

In terms of the “how,” to be more pragmatic, Mr. Stroud was explaining the process of selecting equipment based on threat and evolution of the technology. We work closely with Transport Canada because that equipment must be approved by Transport Canada as a regulator. We must measure deployment of the equipment with the ability of the airport to receive that equipment, and we have to take into account the current useful life and detection capacities of the equipment in place at the airport. All those variables impact the deployment plan that we are developing and proposing for the Main Estimates and the corporate plan.

To give you an example, as we speak now, we have developed and updated our 10-year plan. The 10-year plan covers the 89 airports. On an annual basis, we know exactly which airport will be affected. Airports, mainly class 1, have three categories, which are domestic, transborder or international, for both pre-board screening or all baggage screening. We align the deployment plan around the requirements imposed by the regulators as well.

**The Chair:** Next, from Prince Edward Island, Senator Callbeck.

**Senator Callbeck:** There are 89 airports. Are those all the airports that this screening system will be in?

**Mr. Stroud:** Yes, that is the list of designated airports, and there are currently 89.

**Senator Callbeck:** Will all airports be covered?

**Mr. Stroud:** Do you mean all airports in Canada?

**Senator Callbeck:** Yes.

**Mr. Stroud:** No. There would be other airports that are not designated airports. The 89 airports, I think, cover about 99 per cent of air traffic, but there would be small airports in remote locations where we currently do not offer screening.

**Senator Callbeck:** Okay, but wherever there is screening now, and I am thinking of Charlottetown in Prince Edward Island.

**Mr. Stroud:** Yes, that is a designated airport.

**Senator Callbeck:** Will this system be coming?

**Mr. Stroud:** Yes.

**M. Malouin :** Comme nous l'avons dit, la vie utile est d'environ 10 ans, mais le plan de déploiement doit également être conforme à la réglementation. Il y a parfois des échéances. Pour passer de la technologie actuelle à la nouvelle technologie, nous devons aussi observer la réglementation. Nous avons une échéance.

En ce qui concerne la façon de faire, pour être plus pragmatique, M. Stroud a expliqué le processus de sélection d'équipement fondé sur la menace et l'évolution de la technologie. Nous travaillons en collaboration étroite avec Transports Canada, car cet équipement doit être approuvé par Transports Canada, en sa qualité d'organe de réglementation. Nous devons planifier le déploiement de l'équipement en fonction de la capacité de l'aéroport de le recevoir, et nous devons prendre en considération la durée de vie actuelle et la capacité de détection de l'équipement en place à l'aéroport. Toutes ces variables jouent sur le plan de déploiement que nous mettons au point et proposons dans le cadre du Budget principal des dépenses et du plan ministériel.

À titre d'exemple, à l'heure où on se parle, nous avons élaboré et mis à jour notre plan décennal. Le plan décennal vise 89 aéroports. Chaque année, nous savons exactement quels aéroports seront touchés. Les aéroports, surtout ceux de la classe 1, ont des mécanismes de contrôle préembarquement ou de contrôle de tous les bagages en fonction de trois catégories, soit les vols intérieurs, les vols transfrontaliers ou les vols internationaux. Nous adaptons aussi le plan de déploiement aux exigences imposées par les organismes de réglementation.

**Le président :** Ensuite, la sénatrice Callbeck, de l'Île-du-Prince-Édouard.

**La sénatrice Callbeck :** Il y a 89 aéroports. Est-ce le total des aéroports qui seront munis de ce système de contrôle?

**M. Stroud :** Oui, il s'agit de la liste d'aéroports désignés, et il y en a actuellement 89.

**La sénatrice Callbeck :** Les aéroports seront-ils tous visés?

**M. Stroud :** Vous voulez dire tous les aéroports au Canada?

**La sénatrice Callbeck :** Oui.

**M. Stroud :** Non. Il y a d'autres aéroports qui ne sont pas des aéroports désignés. Les 89 aéroports, je crois, comptent pour environ 99 p. 100 de la circulation aérienne, mais il y a de petits aéroports dans des régions éloignées où nous n'offrons pas de services de contrôle à l'heure actuelle.

**La sénatrice Callbeck :** D'accord, mais partout où on procède actuellement au contrôle, et je pense à Charlottetown, à l'Île-du-Prince-Édouard.

**M. Stroud :** Oui, il s'agit d'un aéroport désigné.

**La sénatrice Callbeck :** Va-t-il être muni de ce système?

**M. Stroud :** Oui.

**Senator Callbeck:** I want to ask about the secure areas. A few years ago Minister Baird and Senator Kenny, I believe, got into some secure areas at Pearson airport. What changes have you brought about since that?

**Mr. Stroud:** As part of airport security, there are a number of layers of security, and CATSA would only be one of them. There would be responsibilities for the air carriers. Transport Canada would have overall responsibility for aviation security. Within that, there are a number of layers of security. That would include the air carriers, the airports and CATSA.

There are a couple of things in the role that we play. One is having biometric cards that are required to be used by anyone accessing the restricted area unless they are with an escort. In order to get one of these biometric cards, you have to go through a background check. This system is in place at the 29 largest airports across the country. It was the first biometric system that was introduced worldwide. It is background checks and biometric access to the restricted area. That is supplemented by a screening that takes place on a random basis. That would be similar to the screening that passengers would go through at the checkpoint, but it is done on a random basis.

I think that is the role that we have to play in securing restricted areas.

**Mr. Malouin:** If I can add to the answer by Mr. Stroud, in the Main Estimates document you see that we are planning to spend about \$3.7 million for RAIC this year. This is what Mr. Stroud was referring to. This is to maintain the readers that we have deployed at those 99 airports. We have about 695 readers across Canada, and they have 55 million swipes per year. This is to have access to a restricted area at those 29 airports. That is what the budget is for, maintaining those readers. If people want to have access to those restricted areas, then they have to swipe the card. Last year, we had about 55 million swipes for the entire year. That is what the money is for.

**The Chair:** Could we have a clarification on the amount of money you have just indicated? I am looking at pages 32 and 33. Can you tell us where that is?

**Mr. Malouin:** I am not sure if I have the same page number, but in the Main Estimates, we have the budget by program activity, and there is a program called RAIC — restricted area identity card — and the budget is \$3.7 million. This is the program that Mr. Stroud was just referring to, and I just explained how we use those readers across Canada.

**The Chair:** That is at page II-33, halfway down the page for the Main Estimates. Thank you.

**Senator Callbeck:** With respect to these cards, there are 29 airports. What about the other 70? Have there been changes there?

**La sénatrice Callbeck :** Je voulais vous interroger au sujet des zones sécurisées. Il y a quelques années, le ministre Baird et le sénateur Kenny, je crois, se sont introduits dans une zone sécurisée à l'aéroport Pearson. Quels changements avez-vous apportés depuis?

**M. Stroud :** La sûreté aéroportuaire compte un certain nombre de couches de sécurité, et l'ACSTA en est une parmi d'autres. Les transporteurs aériens ont aussi des responsabilités. Transports Canada a la responsabilité globale de la sûreté aérienne. Dans ce cadre, il y a un certain nombre de couches de sécurité. Cela comprend les transporteurs aériens, les aéroports et l'ACSTA.

Le rôle que nous jouons compte deux ou trois éléments. Premièrement, il y a les cartes biométriques obligatoires pour quiconque s'introduit sans escorte dans une zone réglementée. Pour obtenir une de ces cartes biométriques, vous devez vous soumettre à une vérification des antécédents. Ce système est en vigueur dans les 29 plus grands aéroports au pays. Il s'agit du premier système biométrique introduit à l'échelle mondiale. Il suppose des vérifications des antécédents et un accès à la zone réglementée en fonction des données biométriques. À ce système s'ajoute un contrôle aléatoire. Il est semblable au contrôle des passagers avant de monter à bord, mais il est fait aléatoirement.

Je crois que c'est là notre rôle en vue de sécuriser les zones réglementées.

**M. Malouin :** Si vous me permettez d'ajouter à la réponse de M. Stroud, dans le document du Budget principal des dépenses, vous pouvez voir que nous prévoyons dépenser environ 3,7 millions de dollars pour la CIZR cette année. C'est ce à quoi M. Stroud faisait allusion. Ce montant vise l'entretien des lecteurs que nous avons installés dans ces 99 aéroports. Nous avons environ 695 lecteurs au Canada, et ils font 55 millions de lectures par année. C'est la condition pour accéder à une zone réglementée dans ces 29 aéroports. Le budget est là pour ça, entretenir ces lecteurs. Si une personne veut accéder à une zone réglementée, elle doit glisser sa carte. L'an dernier, des cartes ont été glissées environ 55 millions de fois. L'argent est là pour ça.

**Le président :** Pourrions-nous obtenir des précisions sur le montant d'argent dont vous venez de parler? Je regarde les pages 1 et 2. Pouvez-vous nous dire où se trouve ce montant?

**M. Malouin :** J'ignore si j'ai le même numéro de page, mais, dans le Budget principal des dépenses, nous avons ventilé le budget par activité de programme, et il y a un programme appelé CIZR — carte d'identité des zones réglementées —, et le budget est de 3,7 millions de dollars. C'est le programme dont vient de parler M. Stroud, et je viens d'expliquer l'utilisation que nous faisons de ces lecteurs à l'échelle du Canada.

**Le président :** Il s'agit de la page II-2 — au milieu de la page — du Budget principal des dépenses. Merci.

**La sénatrice Callbeck :** En ce qui concerne ces cartes, il y a 29 aéroports. Qu'en est-il des 70 autres? Y a-t-il eu des changements là-bas?

**Mr. Stroud:** Those are smaller airports. In terms of why we went to the 29, those would be by far the largest airports where most of the traffic is and where the largest communities are located. At some of the smaller airports, based on our risk assessment, we have not been required to install RAIC readers there. Those would also be smaller locations where people are more likely to know their fellow co-workers. Based on Transport Canada's risk assessment, we have not allocated resources to that risk.

**Senator Callbeck:** Since that incident with Minister Baird, have procedures been looked at in all the smaller airports?

**Mr. Stroud:** In terms of the requirements for some of the smaller airports, that would have to be a question to ask Transport Canada. I am sorry, but I am not in a position to provide you with additional information.

**Senator Callbeck:** All right.

You mentioned long-term contracts for contracting services that were signed in 2011. What changes have been made in those contracts?

**Mr. Stroud:** There have been a number of changes. Prior to that, we had a service delivery model where CATSA is responsible for a number of things, including oversight, developing standard operating procedures, acquisition and deployment of equipment and training of screening officers. The actual screening officers themselves are not CATSA employees. We have a service delivery model where we contract out those services to screening contractors.

Before 2011, we had a bit of a hodgepodge of contracts. We had 17 in total, some large ones and some small ones. With these new contracts, we consolidated them. We divided the country into four regions, and we have one contract for each of the four regions. That allowed the screening contractors to do a few things. They got economies of scale. They were able to set up their operations in a single location to look after an entire region. We also provided incentives for them and the time in order to improve their performance.

A greater proportion of their compensation was linked to meeting performance targets. We said, "This is what we want you to achieve. Give us a proposal on how you will meet those objectives." We provided financial incentives against that with a term of five years. That gave the screening contractors enough time to make investments in their own teams and their own systems so that they could improve their performance. In the early years it might be a little harder for them, but over the course of a five-year contract they get to reap those benefits.

**M. Stroud :** Ces aéroports sont plus petits. Nous nous sommes concentrés sur les 29 parce qu'ils sont de loin les plus grands, comptent pour la majeure partie de la circulation et sont situés dans les plus grandes villes. Selon notre évaluation du risque, nous n'étions pas tenus d'installer de lecteur de CIZR dans certains aéroports plus modestes. Il s'agit de localités plus petites, où les gens sont plus susceptibles de connaître leurs compagnons de travail. À la lumière de l'évaluation du risque de Transport Canada, nous n'avions pas à affecter des ressources pour ce risque.

**La sénatrice Callbeck :** Depuis l'incident avec le ministre Baird, s'est-on penché sur les procédures dans les petits aéroports?

**M. Stroud :** Il faudrait poser la question des exigences imposées aux petits aéroports à un représentant de Transports Canada. Je regrette, je ne suis pas en mesure de vous donner des renseignements supplémentaires.

**La sénatrice Callbeck :** D'accord.

Vous avez mentionné le contrat de service à long terme conclu en 2011. Quels changements ont été apportés à ces contrats?

**M. Stroud :** Il y a eu un certain nombre de changements. Auparavant, selon notre modèle de prestation des services, l'ACSTA était responsable d'un certain nombre de choses, dont la surveillance, l'élaboration de procédures opérationnelles normalisées, l'achat et l'installation d'équipements et la formation d'agents de contrôle. Les agents de contrôle eux-mêmes ne sont pas des employés de l'ACSTA. Conformément à notre modèle, nous confions la prestation de ces services à des tiers fournisseurs de services de contrôle.

Avant 2011, nous avions un ensemble de contrats un peu disparates. Nous en avons 17 en tout, des volumineux et des moins volumineux. Nous les avons regroupés pour les nouveaux contrats. Nous avons divisé le pays en quatre régions, et nous avons un contrat pour chaque région. Cela a procuré quelques avantages aux fournisseurs de services de contrôle. Ils ont réalisé des économies d'échelle. Ils ont réussi à regrouper leurs activités à un seul endroit pour servir toute une région. Nous leur avons également offert des incitatifs et du temps pour qu'ils accroissent leur rendement.

Une grande proportion de la rétribution reposait sur l'atteinte de cibles en matière de rendement. Nous avons dit : « Voici ce que nous voulons que vous accomplissiez. Présentez-nous une proposition sur la façon dont vous réaliserez ces objectifs. » À cette fin, nous avons fourni des incitatifs financiers, assortis d'une échéance de cinq ans. Cela a permis aux fournisseurs de services de contrôle d'investir dans leurs propres équipes et dans leurs propres systèmes, de façon à accroître leur rendement. Ce sera peut-être un peu plus difficile pour eux durant les premières années, mais, au cours d'un contrat quinquennal, ils vont tirer des avantages.

As a result, we are very satisfied with the progress that our contracts are making. Year over year they are continually getting better. We are very happy with the model that we have and the new contracts that we have in place.

**Senator Callbeck:** You have four regions. I assume one is the Atlantic area.

**Mr. Stroud:** One region is the east, that being the Atlantic and Quebec; another is Ontario; the third is central, that being the three Prairie provinces; and the fourth is British Columbia and the territories.

**Senator Callbeck:** Where is the main location in the Atlantic?

**Mr. Stroud:** The primary location would be in Montreal, but they also have a satellite office, an important office, out of Halifax.

**Senator Gerstein:** I have two questions. The first, Mr. Stroud, comes out of your opening comments. I believe you said that you have the highest standards for airport security. In whose view, and what are the benchmarks for that?

My second question relates to the budget. You referred to the concept of a 10-year life cycle, et cetera. In the capital expenditures you make reference to the Hold Baggage Screening program. I am surprised there is no reference whatsoever to what I would call passenger screening equipment. Why is this not apparent at all? Is there not new or replacement equipment that must be bought in that area?

**Mr. Malouin:** I can speak to the budget side. That is a good question. We do have a budget. From a purely financial point of view, our capital budget in the Main Estimates is divided into explosive detection systems and non-explosive detection systems. Those are the two big families of capital investment we are making. Within the EDS, explosive detection equipment, we have a plan for both pre-board screening, that is, what you see when you cross a checkpoint, and the all-baggage screening, that is, what you do not see for the baggage.

We do have life-cycle management for the PDS. Over the past few years we have replaced our capital. Investment was mainly concentrated on PBS until recently when we replaced our equipment with new technology at PBS checkpoints across Canada. As we have for HBS, we have a life cycle management approach. Once the new equipment is deployed, we manage it and ensure that it is maintained properly and is replaced at the end of its useful life.

**Senator Gerstein:** Does it show up anywhere in here?

Par conséquent, nous sommes très satisfaits des progrès sur le plan de nos contrats. Année après année, ils s'améliorent. Nous sommes très heureux de notre modèle et des nouveaux contrats en place.

**La sénatrice Callbeck :** Vous avez quatre régions. J'imagine qu'une d'elles est la région de l'Atlantique.

**M. Stroud :** Il y a la région de l'Est, à savoir l'Atlantique et le Québec; la deuxième est l'Ontario; la troisième est la région du Centre, à savoir les trois provinces des Prairies; et la quatrième est la Colombie-Britannique et les territoires.

**La sénatrice Callbeck :** Quel est le principal endroit dans l'Atlantique?

**M. Stroud :** Ce serait Montréal, mais il y a aussi un bureau satellite, un important bureau, à Halifax.

**Le sénateur Gerstein :** J'ai deux questions. La première, monsieur Stroud, fait suite à votre déclaration préliminaire. Je crois que vous avez dit avoir les meilleures normes en matière de sûreté aéroportuaire. D'après qui? Et quels sont les repères à ce chapitre?

Ma deuxième question se rattache au budget. Vous avez parlé d'un cycle de vie décennal, entre autres. Au sujet des dépenses en immobilisations, vous parlez du programme de contrôle des bagages enregistrés. Je suis étonné de constater qu'il n'y a absolument aucune mention de ce que j'appellerais l'équipement de contrôle des passagers. Pourquoi en est-il ainsi? Ne faut-il pas acheter du nouvel équipement à cette fin ou le remplacer?

**M. Malouin :** Je peux parler du volet budgétaire. C'est une bonne question. Nous avons effectivement un budget. D'un point de vue purement financier, notre budget d'immobilisations dans le Budget principal des dépenses est divisé en fonction des systèmes de détection d'explosifs et des systèmes de détection de matières non explosives. Ce sont là les deux grandes familles de dépenses en immobilisations pour nous. Dans la catégorie des SDE, l'équipement de détection des explosifs, nous avons un plan pour le contrôle préembarquement, c'est-à-dire lorsque vous passez un point de contrôle, et un plan pour le contrôle intégral des bagages, c'est-à-dire le contrôle des bagages que vous ne voyez pas.

Nous assurons effectivement la gestion du cycle de vie des SDP. Au cours des dernières années, nous avons remplacé nos immobilisations. Les investissements touchaient surtout le CPE, jusqu'à récemment, lorsque nous avons remplacé notre équipement par une nouvelle technologie aux points de contrôle préembarquement, partout au Canada. Comme c'est le cas pour le CBE, nous avons une approche de gestion du cycle de vie. Une fois le nouvel équipement installé, nous le gérons et nous assurons qu'il est correctement entretenu et remplacé à la fin de son cycle de vie.

**Le sénateur Gerstein :** Peut-on le voir quelque part ici?

**Mr. Malouin:** No. In the Main Estimates you have the budget by program; PBS, HBS and NPS. Within PBS we have funding for both capital and operating, but next year we will spend more on HBS than PBS on the capital side.

**Senator Gerstein:** Could you refresh the committee's memory? I believe that several years ago this committee approved a \$500 million allocation for new equipment for passenger screening. Is that correct? I seem to recall that the President of CATSA was here and that it was a substantial upgrade. Do you recall that?

**Mr. Malouin:** Yes. In 2010 the federal budget allowed CATSA \$1.5 billion over five years. This was to achieve different goals, one of which was to adjust our A-base funding because our funding was decreasing significantly on the operation side. That was to bring the operating funds back to the level needed by CATSA. We also received funding for capital in 2011, which allowed CATSA to implement its deployment plan that we discussed earlier. That was spread over two years.

**Senator Gerstein:** Does that show up here?

**Mr. Malouin:** Yes. The amount you see here is in line with the 2010 budget, the \$1.5 billion, as well as the increase that we received in the federal budget in 2011 for our life cycle management on the capital side.

**Senator Gerstein:** Mr. Stroud, who gives the standards?

**Mr. Stroud:** That is a question that we work on with our regulator. Transport Canada is responsible for liaising with different agencies around the world. They have regular contact with the Americans, Australians and Europeans, and they set the standards that we have to follow.

Having made the investments in PBS that you asked about, we are next investing on the capital side on the hold baggage screening equipment. Making that investment will bring us in line with what the Americans and the Europeans are doing, and they are operating at high standards.

**Senator Gerstein:** To follow up on Senator Callbeck's question with regard to the situation with Minister Baird and Senator Kenny several years ago, what mark are you giving yourselves?

**Mr. Stroud:** It is tough to do benchmarking internationally on security.

**Senator Gerstein:** Surely there must be something that you say to yourself. Are you giving yourself triple As, a C, a passing mark?

**Mr. Stroud:** We do not give the grade.

**Senator Gerstein:** Who does?

**M. Malouin :** Non. Le Budget principal des dépenses contient le budget par programme; le CPE, le CBE et le CNP. Le CPE comprend du financement pour les immobilisations et le fonctionnement, mais, l'an prochain, nos dépenses en immobilisations toucheront davantage le CBE que le CPE.

**Le sénateur Gerstein :** Pourriez-vous rafraîchir la mémoire du comité? Je crois savoir que, il y a plusieurs années, le comité avait approuvé une allocation de 500 millions de dollars pour du nouvel équipement de contrôle des passagers. Est-ce exact? Je crois me rappeler que le président de l'ACSTA était ici et qu'il s'agissait d'une importante mise à niveau. Vous en souvenez-vous?

**M. Malouin :** Oui. En 2010, le budget fédéral prévoyait un financement de 1,5 million de dollars à l'ACSTA sur une période de cinq ans. Cela visait différents objectifs, dont le rajustement de notre financement des services votés, car notre financement diminuait considérablement sur le plan opérationnel. Cette mesure servait à rétablir le financement opérationnel selon les besoins de l'ACSTA. Nous avons également touché du financement pour les immobilisations en 2011, ce qui a permis à l'ACSTA de mettre en œuvre le plan de déploiement dont nous avons parlé plus tôt. Ces événements ont eu lieu sur deux ans.

**Le sénateur Gerstein :** Peut-on le voir ici?

**M. Malouin :** Oui. Le montant que vous voyez ici correspond au budget de 2010, les 1,5 milliard de dollars, ainsi qu'à l'augmentation prévue dans le budget fédéral de 2011 aux fins de la gestion du cycle de vie des immobilisations.

**Le sénateur Gerstein :** Monsieur Stroud, qui établit les normes?

**M. Stroud :** C'est une question que nous examinons en collaboration avec notre organisme de réglementation. Transports Canada est responsable d'assurer la liaison auprès de différents organismes aux quatre coins du monde. Il communique régulièrement avec les Américains, les Australiens et les Européens, et, en collaboration avec eux, il établit les normes que nous devons observer.

Comme nous avons fait les investissements dans le CPE dont vous avez parlé, nous allons ensuite investir dans les immobilisations, plus précisément l'équipement de contrôle des bagages enregistrés. Cet investissement nous permettra de suivre ce que font les Américains et les Européens, et leurs activités sont régies par des normes élevées.

**Le sénateur Gerstein :** Pour revenir à la question de la sénatrice Callbeck, concernant l'incident impliquant le ministre Baird et le sénateur Kenny, il y a plusieurs années, quelle est la note que vous vous attribuez?

**M. Stroud :** L'établissement de repères internationaux au chapitre de la sécurité est difficile.

**Le sénateur Gerstein :** Vous avez certainement une idée de ce que vous valez. Vous accordez-vous un triple A, un C ou une note de passage?

**M. Stroud :** Nous n'attribuons pas la note.

**Le sénateur Gerstein :** Qui le fait?

**Mr. Stroud:** We work with Transport. Transport sets the overall regulatory framework and they work with our international partners to set the standards for Canada. We are making those investments to ensure that we meet those standards.

**Senator Gerstein:** I understand that you are making the investments. I am interested in how you are maintaining the standards that have been set for you. Who evaluates the standards?

**Mr. Stroud:** Transport.

**Mr. Malouin:** Transport Canada, as the regulator, also performs testing on the way we deliver our mandated activities. We are not informed in advance of those tests. The purpose of them is to ensure that we deliver the mandated activities required by Transport at the standards set by them. Those results are shared with us to allow us to take proper action if something we are doing does not meet the standards imposed by Transport Canada.

**Senator Gerstein:** I understand that. What mark do you think you are getting? The standards are set. How are you doing? Do you get an A, a B or a C?

**Mr. Stroud:** I would not want to speculate on that.

**Senator Gerstein:** Do you mean that you do not know?

**Mr. Stroud:** I would have to refer you to Transport in terms of their overall assessment. However, we do work very well together.

**Senator Gerstein:** I understand that.

I am hearing that you spend the money to facilitate the standards set by Transport.

**Mr. Stroud:** And Transport does their assessment.

**Senator Gerstein:** However, you do not know how well you are doing in maintaining the standards that have been set.

**Mr. Stroud:** Transport does the assessment, so they would be in the best position to answer that question.

**Senator De Bané:** They must tell you.

**The Chair:** That is what we are all thinking. Surely they must tell you.

**Mr. Stroud:** They identify areas for us to make improvements, but it is also in terms of providing overall assessments. Some of this information is security sensitive.

**Senator De Bané:** My colleague asked you about the evaluation of your performance and you said that Transport knows about that. I am sure that CATSA knows about that. Would you be so kind as to send a written response, through the clerk of the committee, to that question?

**M. Stroud :** Nous travaillons avec Transports Canada, qui établit le cadre de réglementation global et collabore avec nos partenaires internationaux en vue de fixer les normes pour le Canada. Nous faisons ces investissements pour nous conformer à ces normes.

**Le sénateur Gerstein :** Je comprends que vous faites les investissements. Je suis curieux de savoir comment assurer l'application des normes qu'on vous impose. Qui évalue les normes?

**M. Stroud :** Transports Canada.

**M. Malouin :** Transports Canada, en sa qualité d'organisme de réglementation, évalue aussi les activités que nous menons pour nous acquitter de notre mandat. Nous ne sommes pas avisés à l'avance de ces évaluations. Elles ont pour but de veiller à ce que nous nous acquittions du mandat que Transports Canada nous a conféré, selon les normes établies. Les résultats nous sont transmis, afin que nous puissions prendre des mesures adéquates si nous faisons quelque chose qui n'est pas conforme aux normes imposées par Transports Canada.

**Le sénateur Gerstein :** Je comprends cela. À votre avis, quelle note obtenez-vous? Les normes sont établies. Comment vous en tirez-vous? Obtenez-vous un A, un B ou un C?

**M. Stroud :** Je préfère ne pas former de conjecture à ce sujet.

**Le sénateur Gerstein :** Vous voulez dire que vous l'ignorez?

**M. Stroud :** Vous devriez vous adresser à Transports Canada au sujet de son évaluation globale. Toutefois, nous travaillons très bien ensemble.

**Le sénateur Gerstein :** Je comprends cela.

J'apprends que vous dépensez l'argent pour respecter les normes établies par Transports Canada.

**M. Stroud :** Et Transports Canada mène son évaluation.

**Le sénateur Gerstein :** Mais vous ignorez dans quelle mesure vous respectez les normes établies.

**M. Stroud :** Transports Canada mène l'évaluation, alors un de ses représentants serait mieux placé pour répondre à cette question.

**Le sénateur De Bané :** On vous le dit sûrement.

**Le président :** C'est ce que nous pensons tous. On doit certainement vous le dire.

**M. Stroud :** Il cerne les aspects où nous pourrions apporter des améliorations, mais il s'agit aussi d'évaluations globales. Certains de ces renseignements sont délicats du point de vue de la sécurité.

**Le sénateur De Bané :** Mon collègue vous a posé une question concernant l'évaluation de votre rendement, et vous dites que c'est le ministère des Transports qui a ces informations. Je suis sûr que l'ACSTA possède ces informations-là. Auriez-vous l'obligeance de faire parvenir à la greffière du comité une réponse écrite à cette question?

**Mr. Stroud:** Certainly. Part of the question, though, was whether we would receive an assessment of an A, a B or a C. I do not have a letter grade that I can give you. I can say that we work on meeting the regulatory expectations that Transport Canada has established in partnership with their international counterparts. They provide very vigorous oversight of our operations to make sure that we are meeting those standards.

**Senator De Bané:** When my colleague said A, B or C, he was asking for Transport Canada's evaluation after examining what you have done. If you would be so kind, send their report to the clerk of the committee.

**The Chair:** Thank you, Senator De Bané.

I would assume, Mr. Stroud, that you do some testing, random or otherwise, of all of your contractors and the work they are performing on your behalf.

**Mr. Stroud:** We do, and oversight is an important part of our responsibility. Just as Transport has its tests of the system, we have our own system. Under the CATSA Act, we are required to provide a system that is effective, efficient, consistent and in the public interest. Therefore, we test for all of those things. We assess our performance and that of our screening contractors. Quarter over quarter, we look to make improvements. We drill down in areas where we were not as successful as we would like to be. We take corrective action, and we can see that, quarter over quarter, year over year, we are making the system more secure.

**Senator Black:** The audience in this room is composed of regular — certainly, weekly — users of your service. On the whole, I very much appreciate what you do because I understand that it is to protect us all. The consistency of the service, at least that I experience, has always puzzled me. Why is it that in some airports I take off my shoes, in others my shirt and in others my belt? Sometimes you take liquids out. Sometimes you keep iPads in. Why is that?

**Mr. Stroud:** You are not the first person to make this observation to me. It is the first time I have heard about the shirt, so I was going to let that one slide. The shirt requirement would be highly irregular, I have to say. Part of it is that the requirements are a little different, depending on where you are flying. When you are flying to the United States, there are different requirements in place.

**Senator Black:** I understand that.

**Mr. Stroud:** That could speak to the shoes or the jacket. Part of it could be that, for certain passengers, we have introduced the NEXUS lines. Do you have a NEXUS card and go through the NEXUS line?

**Senator Black:** So does everybody else.

**M. Stroud :** Bien sûr. Mais on m'a demandé entre autres si nous recevions, au terme de l'évaluation, une note de A, B ou C. Or, je n'ai pas de réponse concernant une quelconque note. Ce que je peux vous dire, c'est que nous nous efforçons de respecter les règlements que le ministère des Transports a établis en partenariat avec ses homologues internationaux. Le ministère surveille de très près nos activités pour s'assurer que nous respectons ces normes.

**Le sénateur De Bané :** Quand mon collègue a dit A, B ou C, c'est qu'il voulait savoir comment Transports Canada a évalué votre travail à la lumière son examen. Je vous prierais de bien vouloir envoyer son rapport à la greffière du comité.

**Le président :** Merci, monsieur De Bané.

J'imagine, M. Stroud, que vous contrôlez tous vos fournisseurs, de manière aléatoire ou autrement, et que vous examinez le travail qu'ils font pour votre compte.

**M. Stroud :** Nous le faisons, et le contrôle est un volet important de notre responsabilité. Le ministère des Transports contrôle le système, mais nous avons notre propre système. En vertu de la Loi sur l'ACSTA, nous devons fournir un système efficace, efficient et uniforme qui sert l'intérêt du public. C'est pourquoi nous évaluons toutes ces choses. Nous évaluons notre rendement et celui des fournisseurs de services de contrôle. Nous cherchons à nous améliorer de trimestre en trimestre. Nous mettons l'accent sur les aspects où nous n'obtenons pas les résultats attendus. Nous prenons des mesures correctives, et nous constatons que nous arrivons, de trimestre en trimestre et d'année en année, à rendre le système plus sûr.

**Le sénateur Black :** Les gens qui se trouvent ici sont des utilisateurs réguliers de votre service; ils l'utilisent au moins une fois par semaine. De manière générale, j'apprécie beaucoup ce que vous faites, car je sais que c'est dans le but de nous protéger tous. Cependant, pour ce qui est de l'uniformité du service — selon mon expérience, du moins — la chose est déroutante. Comment se fait-il que, dans certains aéroports, je dois ôter mes souliers et que dans d'autres je dois ôter ma chemise ou encore ma ceinture? Parfois, on confisque les liquides. Parfois, on nous laisse notre iPad. Quelle en est la raison?

**M. Stroud :** Vous n'êtes pas le premier à me faire cette observation. Mais c'est la première fois que j'entends parler d'avoir à ôter sa chemise, alors je vais laisser tomber cet aspect de la question. Il serait tout à fait irrégulier de demander à quelqu'un d'ôter sa chemise, je dois l'avouer. La raison en est que les exigences diffèrent légèrement selon la destination du vol. Si vous allez aux États-Unis, les exigences à respecter seront différentes.

**Le sénateur Black :** Je comprends cela.

**M. Stroud :** Cela pourrait expliquer pourquoi on vous demande d'ôter vos souliers ou votre veste. C'est peut-être aussi parce que certains passagers utilisent nos nouvelles files prioritaires NEXUS. Avez-vous une carte NEXUS? Utilisez-vous les files prioritaires NEXUS?

**Le sénateur Black :** Tout le monde le fait.

**Mr. Stroud:** Go through that line?

**Senator Black:** Yes.

**Mr. Stroud:** Other people can go through that line. We do some load balancing. If there are not enough passengers to go through the Nexus line, rather than leaving those lines unutilized, we will direct passengers over there to make sure that the other lines proceed as quickly as possible.

However, to the larger point about consistency, consistent service is one of the elements in our legislative mandate. We operate at 89 airports, and at those airports there are multiple checkpoints and multiple lines. We have about 6,000 screening officers. As I said, we screened about 51 million passengers last year, so we do not always do it exactly the same each time. I can tell you that measuring our performance is an important part of our operations, and we do look for variance from airport to airport. If something sticks out, then we will take action to bring it into line with the other checkpoints. However, sometimes there is some variance. When we look at our data as a whole, across the 51 million passengers that were screened by all of those different screening officers, the amount of variance is not that great. They are fairly similar from airport to airport. We could always do better, that is for certain.

**Senator Black:** My next question builds on the question of a number of my colleagues. Your important mandate, of course, relates to security. That is why you are there, and we understand and appreciate that very much. Say I board a plane in Medicine Hat, Alberta. I am trying to choose a location that would not be one of your principal 89. I am guessing I have guessed Medicine Hat correctly.

**Mr. Stroud:** That is not one of our largest airports.

**Senator Black:** I board in Medicine Hat, and I have some device in the bag that I am checking that is designed to do damage. I am transferring through Calgary to who cares where. Tell me what happens with my suitcase once I get it into Medicine Hat, which should not be a challenge for me, through Calgary. What happens?

**Mr. Stroud:** You are going from Medicine Hat to Calgary? Are you connecting?

**Senator Black:** I am going, let us say, to Boise, Idaho. It just does not matter. I am getting on a plane out of Calgary.

**Mr. Stroud:** I would have to confirm the exact system in Calgary, but my understanding is that your bag would be screened in Medicine Hat and would go to Calgary. It has been screened. It would then move on to the flight to Boise.

**M. Stroud :** Vous utilisez cette file?

**Le sénateur Black :** Oui.

**M. Stroud :** D'autres gens peuvent aller dans cette file. Nous devons équilibrer la charge de travail. S'il n'y a pas suffisamment de passagers dans la file NEXUS, plutôt que de laisser cette file inutilisée, nous allons y diriger des passagers de façon à traiter le plus rapidement possible les passagers des autres files.

Cependant, en ce qui concerne la grande question de l'uniformité, un service uniforme est un des éléments du mandat que la loi nous confère. Nous nous occupons de 89 aéroports, et il y a de multiples points de contrôle et de multiples files dans chacun de ces aéroports. Nous avons environ 6 000 agents de contrôle. Je le répète : nous avons contrôlé autour de 51 millions de passagers l'an dernier, alors nous ne le faisons pas toujours exactement de la même façon chaque fois. Par contre, je peux vous dire que la mesure de notre rendement est un aspect important de nos activités et que nous évaluons les écarts entre les aéroports. Si quelque chose n'est pas conforme, nous allons prendre des mesures pour assurer la conformité avec les autres points de contrôle. Il y a parfois quelques écarts. Mais si nous examinons l'ensemble des données, sachant que 51 millions de passagers ont été soumis à un contrôle par tous ces agents de contrôle, les écarts ne sont pas si importants que cela. Tout se passe à peu près de la même manière dans les différents aéroports. Mais il y a toujours place à l'amélioration, c'est certain.

**Le sénateur Black :** Ma prochaine question fait fond sur plusieurs questions de mes collègues. Votre mandat principal, bien sûr, a trait à la sécurité. C'est la raison de votre présence ici; nous le comprenons et l'apprécions énormément. Disons que je monte à bord d'un avion à Medicine Hat, en Alberta. J'essaie de choisir un endroit qui ne serait pas sur la liste de vos 89 principaux aéroports. Je crois avoir fait un bon choix en choisissant celui de Medicine Hat.

**M. Stroud :** Il ne fait pas partie de nos grands aéroports.

**Le sénateur Black :** J'embarque à Medicine Hat, et j'ai dans mon sac un dispositif conçu pour faire des dégâts. Je transite par Calgary, vers une destination quelconque. Dites-moi ce qui arrive à ma valise une fois que je l'ai introduite dans l'aéroport de Medicine Hat, ce qui ne devrait pas être difficile, pour aller à Calgary. Que se passe-t-il?

**M. Stroud :** Vous allez de Medicine Hat à Calgary? Vous faites un transit?

**Le sénateur Black :** Disons que je vais à Boise, en Idaho. Cela n'a pas d'importance. Je vais prendre un autre avion pour quitter Calgary.

**M. Stroud :** Je devrais vérifier quel est exactement le système, à Calgary, mais je crois que votre bagage ferait l'objet d'un contrôle à Medicine Hat et serait envoyé à Calgary. Il a été contrôlé. Il serait ensuite embarqué sur le vol vers Boise.

**Senator Black:** To Senator Callbeck's question, then, my bag is screened any place that I check in in Canada?

**Mr. Stroud:** That is correct.

**Senator Black:** I did not understand that. I am sorry.

**Mr. Stroud:** That is part of the idea. In designing a system, how many airports do you look at? Having screening at those airports is a way to have screening at these other locations so that you do not have to repeat it at the larger airports.

**Senator Black:** That is exactly what I wanted to hear. I want to make sure that the linkage of security is tight. You will remember that on 9/11 the terrorists boarded in Maine for that very reason, to avoid more aggressive security detailing. I am wondering whether or not we have caught that.

**Mr. Stroud:** Yes, we have screening at all the airports. The way that you do it and the distribution between labour and equipment can vary. What is appropriate for Medicine Hat would not be appropriate for Calgary or Pearson airport based on the volume, but what we have to do is establish with Transport Canada the security outcome that we are trying to achieve. There are multiple ways to do it, and we pick the approach that is most appropriate for that airport.

**Senator Black:** Yes, we want to keep it simple. We want to keep planes in the air.

**Mr. Stroud:** You want to keep it simple in the small airports, exactly, but in a large airport you do not want a lot of labour doing that. That will slow things down. You want to have a more automated system, so you would make more investments in screening equipment.

**Senator Black:** Are you satisfied that the problem I raised is being addressed?

**Mr. Stroud:** Yes.

**Senator Black:** Are your people unionized?

**Mr. Stroud:** Most of them.

**Senator Black:** In the event of a strike, could you be designated an essential service?

**Mr. Stroud:** We are an essential service.

**Senator Black:** Designated by law?

**Mr. Stroud:** Without getting into too fine a point, screening is an essential service, but the question is what level of service has to be provided. That is not a question that has ever been decided by the CIRB. Does that mean that 100 per cent of the screening officers have to be there, or could it be 95 or 90 or some other different level? In the event that the screening officers were ever in a strike position, before they get there, a question that has to be

**Le sénateur Black :** Pour répondre à la question de la sénatrice Callbeck, mon sac serait donc soumis à un contrôle à tout endroit où j'enregistre mes bagages au Canada?

**M. Stroud :** C'est exact.

**Le sénateur Black :** Ce n'est pas ce que j'avais compris. Je m'excuse.

**M. Stroud :** Cela fait partie du plan. Quand on conçoit un système, de combien d'aéroports doit-on tenir compte? Le fait d'assurer un contrôle dans ces aéroports évite d'avoir à le faire à nouveau dans les grands aéroports.

**Le sénateur Black :** C'est exactement ce que je voulais entendre. Je voulais m'assurer qu'il n'y avait pas de brèche au chapitre de la sécurité. Vous vous souviendrez que, le 11 septembre, les terroristes avaient justement pris l'avion au Maine pour cette raison, pour éviter des mesures de sécurité plus serrées. Je me demandais si nous en avons tiré des leçons.

**M. Stroud :** Oui, il y a des points de contrôle dans tous les aéroports. Il y a des variations dans la façon dont le contrôle se fait et dans le nombre d'employés ou la quantité d'équipement utilisé. Ce qui convient à Medicine Hat ne conviendrait peut-être pas à Calgary ou à l'aéroport Pearson, en raison du volume, mais nous devons déterminer, avec Transports Canada, l'objectif de sécurité que nous tentons d'atteindre. Il y a de multiples façons de faire, et nous choisissons l'approche qui est le mieux adaptée à chaque aéroport.

**Le sénateur Black :** Oui, nous recherchons la simplicité. Nous voulons tout simplement que les avions continuent à voler.

**M. Stroud :** Vous recherchez la simplicité dans les petits aéroports, en effet, mais dans les grands aéroports, vous ne voulez pas avoir à utiliser trop d'employés. Cela ralentirait le processus. Vous aimeriez que le système soit davantage automatisé, ce qui vous permettrait d'investir davantage dans l'équipement de contrôle.

**Le sénateur Black :** Êtes-vous certain qu'on s'est attaqué au problème que je soulève?

**M. Stroud :** Oui.

**Le sénateur Black :** Est-ce que vos employés sont syndiqués?

**M. Stroud :** La plupart le sont.

**Le sénateur Black :** Si une grève était déclarée, seriez-vous désigné service essentiel?

**M. Stroud :** Nous sommes un service essentiel.

**Le sénateur Black :** Aux termes de la loi?

**M. Stroud :** Je ne veux pas trop aller dans le détail, mais le contrôle est un service essentiel, seulement il faut déterminer le niveau de service qui doit être fourni. Le Conseil canadien des relations industrielles n'a jamais eu à trancher cette question. Est-ce que cela veut dire que l'effectif des agents de contrôle doit être complet à 100 p. 100, ou peut-il l'être à 95 ou à 90 p. 100, par exemple? Advenant que les agents de contrôle décident de faire la

resolved is the required level of service. I do not know exactly what that would be. Our position and the position of the screening contractors is that it should be 100 per cent, but a particular union could take a different view.

**Senator Black:** What would your view be?

**Mr. Stroud:** Our view would be 100 per cent.

**Senator Black:** You would argue for 100 per cent?

**Mr. Stroud:** Absolutely.

**Senator Black:** As you should.

**Mr. Stroud:** The screening contractor would actually make the application before the CIRB. We would support them.

[*Translation*]

**Senator Bellemare:** I have a question concerning pre-board screening. In the Main Estimates, there is a slight decrease, from \$319 million to \$310 million.

Is that because you anticipate a decline in air traffic and the number of people you will be screening or is it connected with a productivity increase? If so, I would like you to give me some details in that regard.

**Mr. Malouin:** In fact, there are several factors and some main factors. As John just explained, we have implemented new contracts with our service suppliers.

Those contracts, which have been in place since November 2011, have enabled CATSA to realize savings on two aspects. The most important aspect is the management of a security checkpoint. The way that search hours are planned means we can achieve savings on an annual basis. That is the most important factor to explain the \$8 million decline in the budget, in the estimates you have in hand.

**Senator Bellemare:** You mean how searches are done?

**Mr. Malouin:** The way the work is done has changed. We have increased our efficiency with these new contracts, and this has enabled us to realize annual savings, which account for a majority of the \$8 million reduction you are seeing, which is associated with the positive impact of the new contracts we implemented in November 2011.

**Senator Bellemare:** Is it because the contracts cost less or the checking costs less?

**Mr. Malouin:** For the work that has to be done, we have to comply with the transportation regulations. We cannot play with security. If you take the example of an assembly line, the way the entire process is planned is a factor. So we are talking about service delivery and hourly rates. We assessed the competitiveness

grève, il faudrait d'abord déterminer quel niveau de service est requis. Je ne suis pas en mesure de vous donner une réponse exacte à ce chapitre. À notre avis, et de l'avis des fournisseurs de services de contrôle, l'effectif devrait être complet, mais un syndicat quelconque pourrait avoir un point de vue différent.

**Le sénateur Black :** Et quel est votre point de vue?

**M. Stroud :** Selon moi, l'effectif devrait être à 100 p. 100.

**Le sénateur Black :** Vous diriez 100 p. 100?

**M. Stroud :** Tout à fait.

**Le sénateur Black :** Et vous auriez raison.

**M. Stroud :** Le fournisseur de services de contrôle en ferait la demande au CCRI. Nous l'appuierions.

[*Français*]

**La sénatrice Bellemare :** J'ai une question concernant le contrôle pré-embarquement. Dans le Budget principal des dépenses, on remarque une légère diminution de 319 millions à 310 millions de dollars.

Est-ce parce que vous prévoyez une réduction du trafic aérien et du nombre de personnes que vous allez contrôler ou est-ce que c'est lié à une augmentation de la productivité du travail? Si oui, j'aimerais que vous me donniez des détails à ce sujet.

**M. Malouin :** En fait, il y a plusieurs facteurs et des facteurs principaux. Comme John l'expliquait tout à l'heure, nous avons mis en place de nouveaux contrats avec nos fournisseurs de services.

Ces contrats, en place depuis novembre 2011, ont permis à l'ACSTA de générer des économies à deux niveaux. Le niveau le plus important est la gestion d'un point de fouille. La façon dont on planifie les heures de fouille nous ont permis de réaliser des économies sur une base annuelle. C'est le facteur le plus important qui explique la diminution des 8 millions de dollars du budget dans les estimés que vous avez en main.

**La sénatrice Bellemare :** C'est la façon dont sont effectuées les fouilles?

**M. Malouin :** La façon dont on fait le travail a changé. Nous avons augmenté notre efficacité avec ces nouveaux contrats, ce qui nous a permis de générer des économies annuelles, d'où la majeure partie de la réduction des 8 millions de dollars que vous voyez, qui est associée à l'impact positif des nouveaux contrats que nous avons mis en place en novembre 2011.

**La sénatrice Bellemare :** Est-ce parce que les contrats coûtent moins cher ou les actes de vérifications sont moins coûteux?

**M. Malouin :** Pour le travail qui doit être fait, nous devons nous conformer à la réglementation du secteur du transport. On ne peut pas jouer avec la sécurité. Si on prend l'exemple d'une chaîne de montage, la façon dont on planifie l'ensemble de l'œuvre est un facteur. On parle donc de la livraison des services et

of the market. The bids we received, over a five-year term, also enabled us to realize savings.

**Senator Bellemare:** When people see in the newspapers that there will be these new pat downs, they imagine that the process will take longer. But you are telling us that overall —

**Mr. Malouin:** Overall, the tendering process we conducted and the new contracts that were implemented in November 2011 are very favourable to the taxpayer, because this has generated savings. One of those savings is on the hourly rate, and the other is on how we do our planning.

**Senator Bellemare:** The union has not complained about subcontracting or things like that?

**Mr. Malouin:** In relation to the contracts we have, no. Other events have resulted in negotiations. The new contracts signed in November 2011 are not what prompted discussions between the employer, the union and the employees, who are the search officers.

[English]

**Senator Buth:** Thank you very much for your presentation today. I just have one question related to the estimates. “Internal Services” is \$48.682 million. Can you explain what this funding is used for?

**Mr. Malouin:** Those expenses relate to what we call non-direct operation expenses. They are not directly linked to delivering screening hours at a checkpoint or HBS or NPS. It covers basically salary, travel, communication, maintenance of non-EDS equipment — all of those types of expenses.

As you see in the Main Estimates, those expenses are less than what we have seen in the past. Again, CATSA pays attention to those overhead or admin expenses year over year. That was one of the expense lines that was paid attention to as part of the expense review we were subjected to last year. As a consequence, we have reduced those expenses this year.

**The Chair:** How many employees are no longer there?

**Mr. Malouin:** We now have 458 employees across Canada. Those are employees paid by CATSA. The screeners that you see at the airports are employees of the screening providers, and we have about 5,200 screeners across Canada. They are not on the payroll of CATSA.

**The Chair:** Sorry, I was going from the overhead — the reduction of \$10 million.

des taux horaires. Nous avons évalué la compétitivité du marché. Les appels d’offres que nous avons reçus, sur un échéancier de cinq ans, nous ont permis de réaliser des économies également.

**La sénatrice Bellemare :** Lorsqu’on voit dans les journaux qu’il est question de nouvelles fouilles tactiles, on s’imagine que le processus sera plus long. Toutefois vous nous dites que dans l’ensemble...

**M. Malouin :** Dans l’ensemble, l’appel d’offres que nous avons fait et les nouveaux contrats qui ont été mis en place en novembre 2011 sont très favorables pour le payeur de taxe, car ceci a généré des économies. L’une de ces économies est sur le taux horaire, l’autre sur la façon dont on planifie.

**La sénatrice Bellemare :** Le syndicat ne s’est pas plaint de la sous-traitance ou de choses du genre?

**M. Malouin :** Par rapport aux contrats que nous avons, non. D’autres événements ont amené des négociations. Ce n’est pas le fait de signer de nouveaux contrats en novembre 2011 qui a généré des discussions entre l’employeur, le syndicat et les employés, qui sont les agents de fouilles.

[Traduction]

**Le sénateur Buth :** Merci beaucoup de l’exposé que vous nous avez présenté aujourd’hui. J’ai une seule question au sujet du budget. Les « Services internes » sont associés à un montant de 48,682 millions de dollars. Pourriez-vous nous expliquer à quoi sert cet argent?

**M. Malouin :** C’est ce qu’on appelle des dépenses de fonctionnement indirectes. Elles ne sont pas directement liées à la prestation des services de contrôle aux points de contrôle, par exemple le contrôle des bagages enregistrés ou le contrôle des non-passagers. Ces dépenses couvrent essentiellement les salaires, les déplacements, les communications, l’entretien de tout l’équipement qui ne fait pas partie du système de détection d’explosifs... Toutes les dépenses de ce type.

Comme vous le voyez dans le Budget principal des dépenses, le montant de ces dépenses est moins élevé qu’il ne l’a été dans le passé. Encore une fois, je le répète, l’ACSTA examine tous les ans ces coûts indirects ou administratifs. C’était l’un des postes de dépenses sur lequel nous nous sommes attardés, l’an dernier, dans le cadre de l’examen des dépenses auquel notre organisation a été soumise. Voilà pourquoi nous avons réduit ces dépenses cette année.

**Le président :** Combien d’employés sont partis?

**M. Malouin :** Nous comptons actuellement 458 employés à l’échelle du Canada. Ce sont des employés payés par l’ACSTA. Les agents de contrôle que vous voyez dans les aéroports sont des employés de nos fournisseurs, et nous comptons environ 5 200 agents de contrôle à l’échelle du Canada. Ils ne sont pas inscrits sur la liste de paye de l’ACSTA.

**Le président :** Pardon, je pensais aux coûts généraux, à la réduction de 10 millions de dollars.

**Mr. Malouin:** We have reduced the overhead by 55 FTEs over last year.

**The Chair:** Sorry, Senator Buth, I just wanted to clarify that point.

**Senator Buth:** I know. You took my last question.

**Senator Gerstein:** You have to be fast.

**The Chair:** We are thinking the same. You and I have a lot in common.

**Senator Buth:** Thank you, Mr. Chair. I am finished my questions.

**The Chair:** Sorry about that. The question was just begging to be asked.

**Senator McInnis:** Thank you for coming. Many of my questions have been answered, as well.

I went through the exercise of getting NEXUS, and I thought this would expedite things and be tremendous. I was clean as a whistle. I had about six pictures taken of my eyes and so on for security purposes, I am sure. However, I take it that it is more for use when going into the United States, is it not? Quite frankly, we go down the separate line, and I am kind of embarrassed when they push people aside and I step in.

You really do not need it for Canada in terms of expediting or anything like that, do you; you still take your belt off and all those types of things?

**Mr. Stroud:** NEXUS is a CBSA program, and in order to qualify for that, you had to go through a background check.

**Senator McInnis:** Yes.

**Mr. Stroud:** When we are looking at our operations and trying to ensure that we are as efficient as possible, we want to recognize the value of that security check. When you go through the NEXUS line, it is essentially a trade-off: If you are willing to subject yourself to that background check and you get your clearance, then the win for you is that you get to go to the NEXUS line. We are able to process people through that line a little bit faster than some of our other lines. However, recognizing the security value that you have with that background check, we provide a comparable security to the other lines.

**Senator McInnis:** Will it work in going into the United States?

**Mr. Stroud:** Exactly. However, now the NEXUS lines are available not just for travel to the U.S. We have lines at domestic and international sections as well.

**M. Malouin :** Nous avons réduit les coûts généraux en éliminant 55 ETP au cours de l'an dernier.

**Le président :** Je m'excuse, sénatrice Buth, je voulais simplement éclaircir cette question.

**Le sénateur Buth :** Je sais. Vous avez posé ma dernière question.

**Le sénateur Gerstein :** Il faut être rapide.

**Le président :** Je pense comme vous. Nous avons beaucoup en commun, vous et moi.

**Le sénateur Buth :** Merci, monsieur le président. Je n'ai plus de questions.

**Le président :** Je suis désolé. La question s'imposait.

**Le sénateur McInnis :** Merci d'être venus. Vous avez déjà répondu à nombre de mes questions.

J'ai pris la peine de devenir membre de NEXUS, car je pensais que ce service accélérerait les choses et que ce serait une expérience formidable. J'étais blanc comme neige. On a pris environ six photos de mes yeux, notamment, à des fins de sécurité, j'en suis sûr. Toutefois, j'imagine que le service est davantage destiné aux déplacements aux États-Unis, n'est-ce pas? Bien franchement, quand je fais partie d'une file distincte, je suis un peu embarrassé quand on demande à d'autres personnes de me laisser passer.

En réalité, ce service n'est pas utile au Canada, car il n'accélère en rien les choses. J'imagine qu'on doit quand même retirer sa ceinture, par exemple?

**M. Stroud :** NEXUS est un programme de l'ASFC, et pour devenir membre, il faut faire l'objet d'une vérification des antécédents.

**Le sénateur McInnis :** En effet.

**M. Stroud :** Quand nous examinons nos activités et tentons de nous assurer que nous sommes le plus efficace possible, nous voulons que la valeur de ces vérifications de sécurité soit établie. Quand vous accédez à la file NEXUS, c'est surtout parce qu'il y a eu une sorte de compromis : si vous êtes disposé à vous soumettre à une vérification des antécédents, vous avez le droit de prendre place dans la file NEXUS. Nous pouvons traiter un peu plus rapidement les gens de cette file que ceux des autres files. Mais, étant donné la valeur de sécurité que nous accordons à cette vérification des antécédents, nous assurons une sécurité comparable dans les autres files.

**Le sénateur McInnis :** Est-ce que cela fonctionne si je vais aux États-Unis?

**M. Stroud :** Tout à fait. Cependant, les files NEXUS ne sont plus réservées uniquement aux voyageurs qui se rendent aux États-Unis. Le service est également offert aux personnes qui voyagent au Canada ou dans d'autres pays.

**Senator McInnis:** I do not think this next question has to do with your organization, necessarily, but one of the concerns I have is the use of electronic equipment on the plane by individuals who appear to be addicted to these pieces of equipment, as most people are these days.

**Mr. Stroud:** Younger people, especially.

**Senator McInnis:** Yes, indeed, and it concerns landing and takeoff. Who controls this? I see the flight attendants walk through, but I am not sure they check. I am not sure how big the danger is, to be candid. I worry that it is really not being checked that much.

**Mr. Stroud:** It is definitely not us. In terms of overall responsibility for aviation security, it is Transport Canada. However, I would imagine that this is a Transport Canada and airline issue.

**Senator McInnis:** That is fine. Thank you.

**Senator De Bané:** I am looking at the 2012 Public Accounts. You are authorized to spend \$515 million. You lapsed \$67 million. Why?

**Mr. Malouin:** As I was explaining earlier, a lot of our budget relates to capital, so investment that we are making at the airport. We do face, from year to year, delays in deploying our equipment across those airports for different reasons that we do not control. In the event that we cannot finish a project that we start in a specific year, we have to complete it the following year. The way the system works is that although the money is not being spent in year X, we work with central agencies to reprofile those funds that are being spent on projects that are being completed the following year.

I would just be careful that it is not money that we do not use, but in the machinery, we have to ask. I come from the private sector. In the private sector, you manage your funds; it is your budget. Here it is a central budget, and we have to work according to the rules set by central agencies. If we cannot complete the project, we have to work with them to ensure that we secure those funds, because they are not in the Main Estimates of the following year. That is what we call a reprofile of funds. We carry forward those funds from year X to X plus one.

**Senator De Bané:** We are very familiar with all those explanations you have given. I was asking you for projects that you could not implement and for which you budgeted \$67 million. This year you are asking for even more money than last year. With the additional Supplementary Estimates (B) and (C)

**Le sénateur McInnis :** Je ne crois pas que la prochaine question concerne nécessairement votre organisation, mais je suis préoccupé entre autres par l'utilisation dans les avions d'appareils électroniques par des gens qui semblent dépendants de ces appareils, comme la plupart des gens semblent l'être de nos jours.

**M. Stroud :** Les jeunes, en particulier.

**Le sénateur McInnis :** Oui, en effet, et ce qui me préoccupe, ce sont les procédures de décollage et d'atterrissage. Qui contrôle cela? Je sais que les agents de bord jettent un coup d'œil en passant dans les allées, mais je ne suis pas certain qu'ils font une vérification. Je ne sais pas, honnêtement, à quel point cela représente un danger. Je crains que le contrôle de cet aspect ne soit vraiment pas suffisant.

**M. Stroud :** Cela ne fait certainement pas partie de nos responsabilités. De manière générale, c'est Transports Canada qui a la responsabilité générale de la sûreté aérienne. Cependant, j'imagine que cela concerne Transports Canada et les transporteurs.

**Le sénateur McInnis :** C'est bien. Merci.

**Le sénateur De Bané :** J'aimerais parler des Comptes publics de 2012. Vous aviez l'autorisation de dépenser 515 millions de dollars. Or, une somme de 67 millions de dollars est restée inutilisée. Pour quelle raison?

**M. Malouin :** Comme je l'ai déjà expliqué, une bonne part de notre budget est affectée aux immobilisations, aux investissements que nous faisons dans les aéroports. Et il y a toujours, chaque année, des retards qui nous empêchent d'installer notre équipement dans les aéroports, pour différentes raisons indépendantes de notre volonté. Si nous ne pouvons terminer un projet donné au cours de l'exercice, nous devons le mener à bien durant l'exercice suivant. Le système fonctionne de façon que, même si une somme donnée n'est pas dépensée pendant l'exercice X, nous cherchons avec les organismes centraux le moyen de reporter les fonds pour qu'ils soient dépensés dans des projets qui seront terminés au cours de l'exercice suivant.

Je tiens à préciser qu'il ne s'agit pas d'argent que nous n'utilisons pas, c'est seulement que, selon la procédure, il faut le demander. Je viens du secteur privé. Dans le secteur privé, vous gérez votre argent; c'est votre budget. Ici, il s'agit d'un budget centralisé, et nous devons respecter les règles établies par les organismes centraux. Si nous ne pouvons pas terminer un projet, nous devons travailler avec eux pour nous assurer d'obtenir ces fonds, puisqu'ils ne figureront pas dans le Budget principal des dépenses de l'exercice suivant. Voilà ce qu'on appelle le report de fonds. Nous reportons ces fonds de l'année X à l'année X plus un.

**Le sénateur De Bané :** Nous savons déjà tout ce que vous expliquez. Je vous posais des questions sur les projets que vous n'avez pas réussis à mettre en branle et pour lesquels vous aviez prévu une somme de 67 millions de dollars. Cette année, vous demandez encore plus d'argent que l'an dernier. Avec les Budgets

coming, there will be more. In other words, to what extent are your projections close to reality? This year you are asking for \$20 million more than last year. Last year you lapsed 10 per cent.

**Mr. Malouin:** We can provide you detailed information. As I said, it is mainly related to postponement of capital projects for major airports across Canada. That is the reality.

**Senator De Bané:** It is definitely that, but first we would have liked to know what those projects are that you were not able to do. Second, you talked about 5,000 people working through the different corporations that you hire to do the screening. How many are corporations whose employees total 5,000? How many corporations you are doing business with?

**Mr. Stroud:** We are doing business with three corporations. There are four regions, so that means one of the companies has a contract for Ontario and the Prairies. We have three contractors, four contracts.

**Senator De Bané:** How many corporations bid for those contracts?

**Mr. Stroud:** It was an open process. In terms of the number that bid, we had a two-stage process in order to qualify for the bid. The first was a qualifying process. We set our minimum requirements. My recollection, and I would have to confirm, is that around 25 companies expressed an interest at the initial stage. I could find out the exact number that actually pursued it and made it through that first gate. Of the companies that made it through that gate — I could find the exact number, but I would estimate in the range of 12 to 15 — and these were a number of large companies, but also some large companies that bid on multiple regions. We also had smaller provincial companies that bid only for a single region. It was a couple of years ago, and I could certainly track that down for you.

**Senator De Bané:** It would be interesting to know if there was a real competition in each of the different regions.

About those sophisticated body scanners, how much does one of those units cost?

**Mr. Malouin:** There are two components of the cost. There is the unit price, and we have the installation cost at the airport. All that is based, I would say, on individual characteristics of airports because some did not have, at that time, the proper infrastructure. We can provide you an average cost across Canada for body scanners.

**Senator De Bané:** Do you expect to install that sophisticated machinery in every airport?

des dépenses supplémentaires B et C qui s'en viennent, il y en aura d'autres. Autrement dit, dans quelle mesure vos prévisions sont-elles en prise sur la réalité? Vous demandez cette année 20 millions de dollars de plus que l'an dernier. L'an dernier, 10 p. 100 de votre budget n'ont pas été dépensés.

**M. Malouin :** Nous pouvons vous fournir des informations détaillées. Comme je l'ai dit, cela est principalement dû au report de projets d'immobilisations dans les principaux aéroports du Canada. Voilà la réalité.

**Le sénateur De Bané :** C'est bien vrai, mais nous aurions d'abord aimé savoir quels sont ces projets que vous n'avez pas pu réaliser. Ensuite, vous avez mentionné le fait que vous employez qu'environ 5 000 personnes travaillent pour les différentes sociétés auxquelles vous confiez les activités de contrôle. Combien de sociétés, en tout, emploient ces 5 000 personnes? Avec combien de sociétés faites-vous affaire?

**M. Stroud :** Nous travaillons avec trois sociétés. Comme il y a quatre régions, une de ces sociétés a conclu un marché pour l'Ontario et un autre pour les Prairies. Nous avons trois fournisseurs et quatre marchés.

**Le sénateur De Bané :** Combien de sociétés soumissionnent à l'égard ces marchés?

**M. Stroud :** C'est un processus ouvert. Les sociétés qui veulent soumissionner doivent d'abord passer par un processus en deux étapes. La première étape est une vérification de l'admissibilité. Nous avons établi nos exigences minimales. Si je me souviens bien — mais il faudrait que je le confirme —, 25 entreprises à peu près ont exprimé leur intérêt à l'étape initiale. Je pourrais retrouver le chiffre exact, le nombre d'entreprises qui ont poursuivi la démarche et réussi la première étape. Parmi celles-ci — je pourrais m'informer du nombre exact, mais je dirais qu'elles étaient entre 12 et 15 —, il y avait un certain nombre de grandes entreprises, mais également de grandes entreprises qui soumissionnaient dans plus d'une région. Il y avait également de petites entreprises provinciales qui soumissionnaient pour une seule région. Cela s'est passé il y a deux ou trois ans, et je pourrais certainement retrouver ces renseignements pour vous les transmettre.

**Le sénateur De Bané :** Il serait intéressant de savoir s'il y avait une concurrence digne de ce nom, dans chacune de ces régions.

Parlons de ces scanners corporels de pointe. Combien coûte chaque unité?

**M. Malouin :** Le coût est établi en fonction de deux éléments. D'abord le prix unitaire, puis le coût de l'installation à l'aéroport. Et tout cela tient, je dirais, aux caractéristiques particulières des aéroports, car, à ce moment-là, les aéroports n'avaient pas tous l'infrastructure appropriée. Nous pourrions vous communiquer le prix moyen des scanners corporels au Canada.

**Le sénateur De Bané :** Prévoyez-vous installer ces appareils haut de gamme dans tous les aéroports?

**Mr. Malouin:** Today we have 52 full-body scanners, 50 deployed across Canada at class one airports. We have two in our test lab to ensure that when there is a change in regulation we test those regulations to make sure we comply with any new regulation. As we speak, they are all being deployed across Canada at class 1 airports. We have those scanners at eight class 1 airports across Canada.

**Senator De Bané:** How does your system compare with that of the United States? Do they do a more sophisticated examination of the passengers to be sure that there is not a sophisticated chemical that the instruments that we have today cannot detect? Do they have something more sophisticated than yours?

**Mr. Stroud:** We are very comparable in terms of the system that we provide. In terms of the equipment that we provided, we are getting it from the same suppliers, for example. We have a very comparable system with the United States. They are set up differently. The TSA is responsible. The regulator, the operator and the screening officers are their own employees, so they have a different structure. However, when you look at what they are trying to accomplish and what we are trying to accomplish and the way that we do it, it is very similar. They are a much, much larger organization than what is in Canada.

**Senator De Bané:** By the way, can a well-trained dog do things that no instrument can do?

**Mr. Stroud:** There are pluses and minuses to dogs. Dogs can be effective, but there is inconsistency among dogs. They are not standardized like equipment. Also, the time in which dogs can be effective is not that long — maybe 20 to 30 minutes — and it is not just the dog that you have to pay for. You have to pay for the trainer to supervise that dog. Canine units can be very expensive over the course of a year, and the time during which they can deploy is pretty limited.

**Senator Enverga:** I have a continuation of the question. How do we compare our cost with other countries like the United States or maybe England, or any economies like ours?

**Mr. Stroud:** This actually relates to the last question in terms of making comparisons. It is difficult to compare cost because there are different models. In the TSA, for example, they are the regulator and they are the operator. All of the employees who do the screening at the checkpoint are their employees, so upwards of 40,000 employees. However, in Canada you would have the regulatory role associated with Transport Canada, then you would have the oversight of CATSA, and then the labour cost associated with the contracted-out screening force. We are doing the same things, but the models that we have are quite different.

**M. Malouin :** Nous avons aujourd'hui 52 scanners corporels, et 50 sont installés dans des aéroports de classe 1. Nous en avons deux dans notre laboratoire d'essai, ce qui nous permet, lorsque le règlement est modifié, de faire des essais pour confirmer que nous respectons la nouvelle réglementation. À l'heure où on se parle, on installe ces scanners dans les aéroports de classe 1 du Canada. Il y en a dans huit des aéroports de classe 1, au Canada.

**Le sénateur De Bané :** Comment votre système se compare-t-il à celui des États-Unis? Est-ce qu'ils procèdent à un examen plus poussé des passagers pour s'assurer qu'ils ne transportent pas de produits chimiques complexes que les instruments que nous avons aujourd'hui n'arrivent pas à détecter? Ont-ils des capacités plus poussées que vous?

**M. Stroud :** Notre système est très comparable aux autres. L'équipement que nous utilisons vient des mêmes fournisseurs, par exemple. Notre système se compare très bien avec celui des États-Unis. C'est la structure qui est différente. L'organisme responsable est la TSA. Elle est à la fois l'organisme de réglementation et l'exploitant, et les agents de contrôle sont ses employés, alors la structure est différente. Toutefois, en ce qui concerne ses objectifs et les nôtres et les moyens que nous prenons pour atteindre ces objectifs, c'est très comparable. C'est une organisation qui est beaucoup, beaucoup plus grande que celle du Canada.

**Le sénateur De Bané :** En passant, est-ce qu'un chien bien entraîné peut faire des choses qu'aucun instrument ne peut faire?

**M. Stroud :** Les chiens ont des avantages et des inconvénients. Ils peuvent se révéler efficaces, mais on ne peut assurer leur constance. Ils ne sont pas fabriqués selon une norme comme le serait une pièce d'équipement. De plus, un chien n'est pas efficace très longtemps — 20 ou peut-être 30 minutes —, et les coûts ne se résument pas aux coûts du chien. Il faut aussi payer le maître-chien. Les unités canines finissent par coûter cher, au bout du compte, et on ne peut les utiliser que pendant des périodes plutôt courtes.

**Le sénateur Enverga :** Ma question fait suite à celle-là. Comment nos coûts se comparent-ils à ceux de pays comme les États-Unis ou encore l'Angleterre, ou est-ce que nos économies sont comparables?

**M. Stroud :** Cela concerne en fait la question précédente, au sujet des comparaisons. Il est difficile de comparer les coûts, car les modèles ne sont pas les mêmes. La TSA, par exemple, est à la fois l'organisme de réglementation et l'exploitant. Tous les employés qui s'occupent du contrôle aux points de contrôle sont ses employés, et cela représente plus de 40 000 personnes. Au Canada, par contre, Transports Canada assume le rôle d'organisme de réglementation, alors que la surveillance relève de l'ACSTA, et le coût des ressources humaines est établi par marché avec les fournisseurs des services de contrôle. Nous faisons le même travail, mais selon un modèle très différent.

If you look at other countries, sometimes screening is the responsibility of the airport authority and they build it into their budget. That would be at a place like Heathrow or Hong Kong. In other places, the screening is built into the police service. It does make it difficult to do apples-to-apples comparisons.

**Senator Enverga:** Do you have a cost per passenger?

**Mr. Malouin:** To answer that question and complement what Mr. Stroud was saying, benchmarking in our industry is very difficult because the reality is that each country has a different set of regulations. You do not compare apples with apples. Over the past four years, CATSA, along with Transport Canada, looked at how and where we are spending our money. CATSA was subjected to a strategic review in 2009. We also had a substantive review in 2010. We have gone last year again to a review of our spending. In each of those three reviews, we have significantly reduced our budget year over year. Why? In light of the new screening contract, each of those years we have stepped back and looked at how we do things and how we can be better at doing the same thing and spending less money.

To come back to your point, we did look at it on a regular basis, as you can see. We did three reviews in four years.

In terms of cost per passenger, we do not have statistics here. Again, the challenge we have when we look at our efficiencies is to be able to get those data because other countries do not share them. It is information that they do not want to share with us, so again, we have to do benchmarking with ourselves year over year to ensure that we are as efficient as we can be.

**Senator Enverga:** Do you have a rough idea how much it costs us in Canada?

**Mr. Malouin:** I do not have the data, but we could look for it.

**The Chair:** If you provide that to our clerk, we will circulate it around.

**Senator Enverga:** You could give us year-by-year estimates.

**The Chair:** I have two points, if you could answer these quickly. I found no Plans and Priorities for CATSA. Can I assume that is part of Transport Canada's Plans and Priorities?

**Mr. Malouin:** Yes. As we speak, we are working on our corporate plan, which will be part of the entire process when Transport Canada completes its Plans and Priorities.

**The Chair:** Do you receive any revenues from airport passenger fees?

**Mr. Malouin:** No.

Dans d'autres pays, les mesures de contrôle relèvent parfois de l'autorité aéroportuaire et sont inscrites dans leur budget. C'est le modèle de Heathrow ou de Hong Kong. Ailleurs, les mesures de contrôle sont la responsabilité du service de police. C'est pour cela qu'il est difficile de trouver des points de comparaison.

**Le sénateur Enverga :** Savez-vous quel est le coût par passager?

**M. Malouin :** Pour répondre à cette question et ajouter à ce que disait M. Stroud, il est très difficile, dans notre industrie, de faire des comparaisons, étant donné que chaque pays a établi des règlements différents. Les choses ne sont pas comparables. Au cours des quatre dernières années, l'ACSTA et Transports Canada ont examiné les dépenses et les tendances à ce chapitre. L'ACSTA a fait l'objet d'un examen stratégique en 2009. Elle a aussi fait l'objet d'un examen en profondeur en 2010. Nous avons encore une fois, cette année, procédé à l'examen de nos dépenses. Ces trois examens ont tous entraîné une réduction importante du budget de l'année suivante. Pourquoi? Compte tenu du nouveau marché de services de contrôle, nous avons, à chaque exercice, pris du recul pour examiner nos façons de faire et cherché un moyen de le faire mieux à moins de frais.

Pour en revenir à votre question, nous avons fait cet examen régulièrement, comme vous pouvez le voir. Il y a eu trois examens en quatre ans.

En ce qui concerne le coût par passager, je n'ai pas ces données sous la main. Encore une fois, le problème qui se pose, quand nous étudions notre efficacité, c'est que nous ne pouvons pas obtenir les données des autres pays. Ils ne les communiquent pas. Ce n'est pas un type de renseignement qu'ils veulent échanger avec nous, alors, encore une fois, nous devons nous comparer à nous-mêmes, d'année en année, en tentant d'en arriver à la plus grande efficacité possible.

**Le sénateur Enverga :** Pourriez-vous dire approximativement combien cela coûte au Canada?

**M. Malouin :** Je n'ai pas ces données, mais je pourrais les chercher.

**Le président :** Si vous les communiquez à notre greffière, elle s'occupera de nous les distribuer.

**Le sénateur Enverga :** Vous pourriez nous communiquer les estimations par année.

**Le président :** J'ai deux questions, j'aimerais que vous répondiez rapidement. Je n'ai pas trouvé de rapport sur les plans et priorités de l'ACSTA. Ai-je raison de supposer que ces informations seraient intégrées au Rapport sur les plans et priorités de Transports Canada?

**M. Malouin :** Oui. En ce moment même, nous travaillons sur notre plan organisationnel, qui fera partie du processus complet lorsque Transports Canada achèvera son Rapport sur les plans et les priorités.

**Le président :** Tirez-vous des revenus des frais aéroportuaires facturés aux passagers?

**M. Malouin :** Non.

**The Chair:** Is there a revenue stream other than the Consolidated Revenue Fund?

**Mr. Malouin:** No.

**The Chair:** Senator McInnis asked questions about electronic devices and inconsistency on the plane. You indicated that was Transport Canada. Could you follow up with Transport Canada on his question? Our public would be interested in knowing about that because they see that on a regular basis.

At page II-33, there is a notation that stating that funds were not allocated in 2013-14, but is it shown under 2011-12 in the amount of \$515 million. There is nothing for 2012-13 and nothing for 2013-14. Can you tell me what that notation means?

**Mr. Malouin:** Up to 2011-12, our funds were not split between program activities. Since then, our funds are being split between pre-board screening, PBS; hold baggage screening, HBS; non-passenger screening, NPS; and restricted area identity card, RAIC administrative expenses. That was not the case for CATSA up to that year.

**The Chair:** That explains that.

Thank you very much on behalf of the Standing Senate Committee on National Finance. I hope you will take back to all of your contractors and employees that we very much appreciate the work you are doing to maintain safety in air travel for Canadians.

**Mr. Stroud:** Thank you very much.

[Translation]

**The Chair:** We are now going to continue our study of the 2013-14 Main Estimates for the fiscal year ending on March 31, 2014.

[English]

We welcome two Crown corporations that are accountable to Parliament through the Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

[Translation]

The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated is a Crown corporation that is a subsidiary of the Federal Bridge Corporation Limited. We have with us today Claude Lachance, Senior Director, Administration, and Jean-Vincent Lacroix, Director, Communications, General Management. Next is the Crown corporation VIA Rail Canada Inc., and we have with us Robert St-Jean, Chief Financial and Administration Officer, and Gerry Kolaitis, Director, Strategic Planning.

**Le président :** Mis à part le Trésor, avez-vous d'autres sources de revenus?

**M. Malouin :** Non.

**Le président :** Le sénateur McInnis a posé des questions concernant les appareils électroniques et le manque d'uniformité du contrôle dans les avions. Vous avez indiqué que cela relève de Transports Canada. Pourriez-vous effectuer un suivi auprès de Transports Canada sur ses questions? Notre public serait intéressé à en savoir davantage parce qu'il fait face à cette situation régulièrement.

À la page II-2, on indique qu'aucun fonds n'a été alloué pour 2013-2014, mais il y a un montant de 515 millions de dollars qui figure pour 2011-2012. Il n'y a rien pour 2012-2013 et rien pour 2013-2014. Pouvez-vous me dire ce que cela signifie?

**M. Malouin :** Jusqu'à 2011-2012, nos fonds n'étaient pas ventilés par activité de programme. Depuis, nos fonds sont répartis entre les coûts administratifs liés au contrôle préembarquement — ou CPE —, au contrôle des bagages enregistrés — ou CBE —, au contrôle des non-passagers — ou CNP — et à la carte d'identité pour les zones réglementées, ou CIZR. Jusqu'à 2011-2012, ce n'était pas le cas à l'ACSTA.

**Le président :** Tout s'explique.

Au nom du Comité sénatorial permanent des finances nationales, merci beaucoup. J'espère que vous direz à tous vos entrepreneurs et employés que nous apprécions énormément le travail accompli aux fins du maintien de la sécurité aérienne des Canadiens.

**M. Stroud :** Merci beaucoup.

[Français]

**Le président :** Nous allons maintenant continuer notre étude du Budget principal des dépenses de 2013-2014 pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014.

[Traduction]

Nous accueillons deux représentants d'une société d'État qui est comptable au Parlement par l'entremise du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

[Français]

Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée est une société d'État filiale de la Société des ponts fédéraux limités. Nous accueillons donc Claude Lachance, directeur principal, Administration et Jean-Vincent Lacroix, directeur des communications, direction générale. Ensuite, de la société d'État VIA Rail Canada Inc., nous accueillons Robert St-Jean, chef, Services financiers et administration, et Gerry Kolaitis, directeur, Planification stratégique.

Each Crown corporation has designated a spokesperson to make a preliminary statement. We will hear The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated first, and then Mr. St-Jean from VIA Rail and Gerry Kolaitis. We are going to start with The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated.

**Claude Lachance, Senior Director, Administration, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:** Thank you, Mr. Chair. I would first like to explain a little about the 2013-2014 Budget for The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated. This is the main estimates of \$203.6 million.

I am going to explain how those expenditures are structured. First, we have two types of businesses. We are in charge of maintenance for the bridges, which is the equivalent of a public works crew in a city. It means removing snow, repairing potholes, landscaping and painting lines: everything having to do with maintaining the bridges.

Next, we have major work: rebuilding and repairing the structures. Major work includes the expenditures in our inspection and instrumentation program, expenditures relating to engineering and construction and our oversight and laboratory contracts on construction contracts. As well, that part represents about \$104 million of the \$203 million we have in our main estimates.

We have four main projects for which we have appropriations representing \$99 million, for all four together. We have the ten-year plan that we are now in the fifth year of, for rebuilding the Champlain Bridge at a cost of \$212 million. Then there is the Honoré Mercier Bridge, for which we have a \$146 million project for rebuilding the federal portion. We are now in phase 2. The first phase was rebuilding the access ramps on the south shore. We are rebuilding the structure, working on the steel and also rebuilding the deck on the federal portion.

The third project involves the contaminated sites along the Bonaventure Autoroute between the Champlain Bridge and the Victoria Bridge. Those contaminated sites are part of the federal contaminated sites action plan.

The last project relates to the Nun's Island causeway. We are going to build a bypass bridge. The work should start in August or September 2013 and be completed in 2015. These four projects account for \$99 million of the \$203 million in the main estimates.

**The Chair:** Who decides that the Nun's Island causeway is under the jurisdiction of the federal government?

**Mr. Lachance:** That is part of the Transport Canada portfolio.

**Mr. Lacroix:** Historically.

Chaque société d'État a chargé un porte-parole de faire une déclaration préliminaire. Nous entendrons d'abord Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée, puis M. St-Jean de VIA Rail et Gerry Kolaitis. Nous allons commencer avec Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée.

**Claude Lachance, directeur principal, Administration, Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée :** Merci, monsieur le président. Dans un premier temps, j'aimerais expliquer un petit peu le budget de 2013-2014 pour Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée. Il s'agit d'un Budget principal des dépenses de 203,6 millions de dollars.

Je vais vous expliquer de quelle façon les dépenses sont structurées. Dans un premier temps, nous avons deux genres d'entreprises. Nous nous occupons de faire l'entretien des ponts, ce qui est l'équivalent d'une équipe de travaux publics dans une ville. On parle de déneigement, de réparation de nids-de-poule, du paysagement, du marquage de lignes. Tout ce qu'on peut retrouver pour l'entretien des ponts.

Ensuite, on a les travaux majeurs, la réfection et la réparation des structures. Les travaux majeurs incluent les dépenses de notre programme d'inspection et d'instrumentation, les dépenses reliées à l'ingénierie et la construction et nos contrats de surveillance ainsi que de laboratoire sur les contrats de construction. De plus, cette partie représente environ 104 millions de dollars des 203 millions de dollars que nous tenons du Budget principal des dépenses.

Nous avons quatre projets principaux pour lesquels nous avons des crédits parlementaires représentant 99 millions de dollars — les quatre ensembles. Nous avons le plan de 10 ans pour lequel nous en sommes à la cinquième année pour la réfection du pont Champlain pour 212 millions de dollars. Ensuite, le pont Honoré Mercier, pour lequel nous avons un projet de 146 millions de dollars pour la réfection de la partie fédérale. Nous en sommes maintenant à la phase 2. La première phase était de refaire les rampes d'accès par la rive sud. Nous en sommes à refaire la structure, travailler de l'acier et aussi refaire le tablier de la partie fédérale.

Le troisième projet concerne les sites contaminés le long de l'autoroute Bonaventure, entre le pont Champlain et le pont Victoria. Ce sont des sites contaminés qui font partie du programme d'action des sites contaminés fédéraux.

Le dernier projet concerne le pont-jetée de l'île des Soeurs. Nous allons construire un pont de contournement. Les travaux devraient débuter en août-septembre 2013 pour être terminés en 2015. Ce sont les quatre projets qui représentent les 99 millions de dollars du 203 millions de dollars des dépenses principales.

**Le président :** Qui décide que le pont-jetée de l'île des Soeurs est sous la juridiction du gouvernement fédéral?

**M. Lachance :** Cette question fait partie du portefeuille de Transports Canada.

**M. Lacroix :** Historiquement.

**The Chair:** Historically?

**Senator De Bané:** There are criteria for bridges that are within a province. The criteria depend on the province. There are also criteria for the Canadian government to participate in the construction of a bridge.

The question the chair is asking you is what criteria determine whether the Canadian government participates in building or maintaining a bridge. In what cases does a bridge have to be the sole responsibility of the taxpayers of a province?

**Jean-Vincent Lacroix, Director, Communications, General Management, The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:** Here it is based on the history of Montreal. Each of our structures is connected with the funding at the time, from the federal government.

The first bridge that was funded by the federal government was the Jacques-Cartier Bridge, in 1930. At that time, the Port of Montreal, or the Société du Havre, was the federal entity. The Port of Montreal, at the time, was a major player, and the decision was made to fund the Jacques-Cartier Bridge, which has remained under federal governance since it was constructed.

The Champlain Bridge has also been funded by the federal government since the 1960s. It should be noted that the Nun's Island Bridge is the entrance to the Champlain Bridge. For most users of that road, it is the same link. Not many people make a distinction between the two bridges. The Champlain Bridge starts in Brossard and crosses the St. Lawrence River to Nun's Island. Then, to cross from Nun's Island to Montreal, you take a second, much smaller bridge, which is really part of the same Champlain Bridge corridor. The entire corridor, up to Autoroute 15, forms one route.

So it is not just the structure of the Champlain Bridge that belongs to the federal government. At the time, the federal government funded the bridge as far as Autoroute 15. We are talking about the 1960s here.

Another section that sometimes raises questions is the Bonaventure Autoroute. When you arrive in Montreal, the Champlain Bridge splits into two routes: Autoroute 15 and the Bonaventure Autoroute, which was built for Expo 67. At the time, the federal government wanted to contribute to that event, which was going to attract thousands of people. This was the federal government's big contribution to that big event for the city of Montreal. So it funded part of the Bonaventure Autoroute, which is still under federal governance.

**The Chair:** Thank you for that explanation, Mr. Lacroix. We will continue with Mr. St-Jean who will talk about VIA Rail.

**Le président :** Historiquement?

**Le sénateur De Bané :** Il existe des critères pour les ponts à l'intérieur d'une province. Ces critères relèvent de la province. Il existe aussi des critères pour que le gouvernement canadien participe à la construction d'un pont.

La question que vous pose le président est à savoir quels critères déterminent si le gouvernement canadien participe à la construction ou à l'entretien d'un pont. Dans quels cas un pont doit relever uniquement des contribuables d'une province?

**Jean-Vincent Lacroix, directeur, Communications, Direction générale, Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Incorporée :** La question se base sur l'histoire de Montréal. Chacune de nos structures est rattachée au financement de l'époque, du gouvernement fédéral.

Le premier pont que le gouvernement fédéral a financé est le pont Jacques-Cartier, en 1930. À l'époque, le Port de Montréal, ou la Société du Havre, était l'entité fédérale. Le Port de Montréal, à l'époque, était une puissance importante, et elle avait décidé de financer le pont Jacques-Cartier, qui est demeuré, depuis sa construction, sous la gouvernance fédérale.

Le pont Champlain a été financé également, dans les années 1960, par le gouvernement fédéral. Il est bon de mentionner que le pont de l'île des Soeurs est l'entrée du pont Champlain. Pour la plupart des usagers de la route, c'est le même lien. Peu de gens font la différence entre les deux ponts. Le pont Champlain part de Brossard et traverse le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'île des Soeurs. Par la suite, pour traverser de l'île des Soeurs à Montréal on retrouve un second pont, beaucoup plus petit, mais qui fait partie du même corridor du pont Champlain. Tout ce corridor, jusqu'à l'autoroute 15, forme un axe.

Ce n'est donc pas que la structure du pont Champlain qui appartient au fédéral. À l'époque, le gouvernement fédéral a financé le pont jusqu'à l'autoroute 15. On parle ici des années 1960.

Une autre section qui suscite parfois certaines questions est celle de l'autoroute Bonaventure. Lorsqu'on arrive à Montréal, le pont Champlain se divise en deux axes : l'autoroute 15 et l'autoroute Bonaventure. L'autoroute Bonaventure a été construite pour l'Expo 67. À l'époque, le gouvernement fédéral voulait contribuer à cet événement, qui allait accueillir des milliers de personnes. C'était la grande contribution du gouvernement fédéral à ce grand événement pour la ville de Montréal. Il a donc financé une partie de l'autoroute Bonaventure, qui est encore sous la gouvernance fédérale.

**Le président :** Je vous remercie, monsieur Lacroix, pour cette explication. Nous allons poursuivre avec M. St-Jean concernant VIA Rail.

[English]

**Robert St-Jean, Chief Financial and Administration Officer, VIA Rail Canada:** Good morning, honourable senators. I am pleased to appear before the Standing Senate Committee on National Finance to have the opportunity to speak about VIA Rail Canada's financial situation, as well as our successes and challenges.

VIA Rail Canada operates a national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. VIA is an independent Crown corporation established in 1978 and provides Canadians with safe, efficient and environmentally responsible intercity transportation.

VIA Rail serves three different markets: remote services to communities such as Churchill, Manitoba, White River, Ontario and Senneterre, Quebec; long distance overnight services such as the *Canadian* that travels between Toronto and Vancouver over four days and the *Ocean*, from Montreal to Halifax that operates overnight; and finally, the Quebec City to Windsor, Ontario corridor.

The corridor accounts for 90 per cent of VIA's passengers and 75 per cent of our revenue. The busiest segments are obviously between Montreal, Ottawa and Toronto, which account for 50 per cent of VIA Rail's total revenue. The corridor offers passengers frequent, fast, convenient, accessible and affordable service where almost half of Canada's population lives.

VIA Rail is a responsible manager of the public funds entrusted to the Crown corporation. We have done a remarkable job of cost containment while carrying 4 million passengers a year; operating about 500 trains weekly on 12,500 kilometres of track, mostly over freight rail lines, while serving 450 communities across the country. I am proud to say we consistently rank as one of the most respected companies in Canada.

[Translation]

VIA Rail's total revenue amounts to \$300 million per year, with operating expenses of about \$500 million, excluding pension costs and annual capital spending needs. The shortfall for operating the network therefore comes to about \$200 million.

Since 2009, VIA Rail has been able to reduce its operating deficit by \$38.5 million, excluding pension costs, which is a 16 percent improvement. In three years, revenue has risen by \$12 million and spending has declined by \$26.5 million. As well, that \$26.5 million reduction is on top of inflation, which is estimated at nearly \$35 million for the last three years. It is therefore appropriate to say that VIA Rail has improved productivity by nearly 12 percent in three years. That

[Traduction]

**Robert St-Jean, chef, Services financiers et administration, VIA Rail Canada :** Mesdames, messieurs, bonjour. Je suis heureux de comparaître devant le Comité sénatorial permanent des finances nationales pour parler de la situation financière de VIA Rail Canada ainsi que de ses réussites et difficultés.

VIA Rail Canada exploite un service ferroviaire de passagers national au nom du gouvernement du Canada. VIA Rail est une société d'État indépendante fondée en 1978 qui offre aux Canadiens un service de transport interurbain sécuritaire, efficace et respectueux de l'environnement.

VIA Rail dessert trois marchés différents : les services aux collectivités éloignées, comme Churchill, au Manitoba, White River, en Ontario et Senneterre, au Québec; les services longue distance de nuit, dont le *Canadien*, qui relie Toronto et Vancouver en quatre jours, et l'*Océan*, entre Montréal et Halifax; et, enfin, le corridor entre Québec et Windsor, en Ontario.

Le corridor représente 90 p. 100 des passagers de VIA Rail et 75 p. 100 de nos revenus. Les liaisons les plus achalandées sont évidemment celles entre Montréal, Ottawa et Toronto, qui comptent pour 50 p. 100 du revenu total de VIA Rail. Le corridor offre aux passagers un service fréquent, rapide, pratique, accessible et abordable là où vit presque la moitié de la population canadienne.

VIA Rail est un gestionnaire responsable des fonds publics confiés à la société d'État. Nous avons fait un travail remarquable pour ce qui est de contenir les coûts tout en offrant un service de transport ferroviaire à quatre millions de passagers par année; cela suppose l'exploitation d'environ 500 trains par semaine sur 12 500 km de voies — principalement sur des lignes de transport de marchandises — reliant 450 collectivités de partout au Canada. Je suis fier de dire que nous nous classons invariablement parmi les entreprises les plus respectées au Canada.

[Français]

Les revenus totaux de VIA Rail s'élèvent à environ 300 millions de dollars par année, alors que les dépenses d'exploitation se situent aux alentours de 500 millions de dollars, excluant les charges de retraite et les besoins annuels en fonds d'immobilisation. Le manque à gagner pour opérer le réseau s'élève donc à environ 200 millions de dollars.

Depuis 2009, VIA Rail a réussi à diminuer son déficit d'exploitation de 38,5 millions de dollars, excluant les charges de retraite, pour une amélioration de 16 p. 100. En trois ans, les revenus ont augmenté de 12 millions de dollars et les dépenses ont diminué de 26,5 millions de dollars. De plus, cette somme de 26,5 millions de dollars de réduction est en excédent du montant d'inflation estimé à près de 35 millions de dollars pour les trois dernières années. Il est donc approprié de parler d'une

production has been made possible by investing in technology, which made possible a workforce reduction corresponding to over 15 percent of its employees.

The capital investments have also enabled us to reduce our fuel consumption by nearly 25 percent. VIA Rail has received \$983 million from the federal government since 2007 for capital investments, including funds from Canada's Economic Action Plan. This represents the largest investment in VIA Rail's history. Those investments were used to improve safety, modernize trains, build and renovate stations, introduce new technologies, increase revenue and reduce operating expenses.

VIA Rail's basic funding was established in the late 1990s and has not been modified since then. In 2013, the basic funding for operations is about \$150 million. This is a major challenge for our corporation because of the recession of 2008, which had a strong impact on revenue and on the solvency of our pension plans.

Revenue fell substantially in 2009 and has not yet completely recovered, while pension liabilities have risen significantly, as is the case for a majority of businesses today. VIA Rail manages the pension plans carefully and tries to cut costs wherever possible. In 2010, for example, VIA Rail made administrative changes to its two plans, and as a result was able to reduce the solvency deficit by \$192 million and reduce management costs by \$4 million per year. The employer/employee division of contributions is consistent with the guidelines provided by the federal government.

VIA Rail is also adjusting the services it offers to match demand in certain markets. Changes to frequencies on the Ocean route between Montreal and Halifax and the Canadian route between Toronto and Vancouver have helped to raise their occupancy rates. The lower frequencies on routes in southwestern Ontario that have very low occupancy rates have contributed to better use of the fleet. Between Montreal, Ottawa and Toronto, more than \$400 million has been invested in tracks. This upgrading has reduced travel time and frequency has been increased.

*[English]*

VIA Rail has done a great job of controlling its expenses, growing revenues in a tough environment, and is wisely spending the \$983 million of capital funds provided by the Government of Canada to obtain the most value for Canadian taxpayers' money. At the same time, we provide a world class passenger rail service at relatively modest cost, carrying 4 million Canadians, visitors and tourists across this country.

Thank you for your attention. I am pleased to answer your questions.

amélioration de la productivité, à VIA Rail, de près de 12 p. 100 en trois ans. Cette production a été rendue possible suite à des investissements en technologie, ce qui a permis une réduction de la main d'œuvre correspondant à plus de 15 p. 100 de ses employés.

Les bénéfices des investissements en immobilisation nous ont aussi permis de réduire notre consommation en carburant de près de 25 p. 100. VIA Rail a reçu 983 millions de dollars du gouvernement fédéral depuis 2007 pour des investissements en immobilisation, incluant des fonds provenant du Plan d'action économique du Canada. Ceci représente le plus grand investissement dans l'histoire de VIA Rail. Ces investissements ont servi à améliorer la sécurité, moderniser les trains, construire et rénover les gares, introduire de nouvelles technologies, accroître les revenus et diminuer les charges d'exploitation.

Le financement de base de VIA Rail a été établi à la fin des années 1990 et n'a pas été modifié depuis ce temps. En 2013, ce financement de base pour l'exploitation est d'environ 150 millions de dollars. Il représente tout un défi pour notre société en raison de la récession de 2008, qui a grandement affecté les revenus et la solvabilité de nos régimes de retraite.

Les revenus ont chuté substantiellement en 2009 et n'ont pas encore totalement été récupérés, alors que les charges de retraite ont augmenté de façon importante, comme c'est le cas aujourd'hui pour la majorité des entreprises. VIA Rail gère rigoureusement les régimes de retraite et tente de diminuer les coûts dans la mesure du possible. Par exemple, en 2010, VIA Rail a apporté des changements administratifs à ses deux régimes, ce qui a permis de réduire le déficit de solvabilité de 192 millions de dollars et les coûts de gestion de 4 millions de dollars par année. Le partage des cotisations employé/employeur est aligné aux orientations données par le gouvernement fédéral.

VIA Rail ajuste également son offre à la demande dans certains marchés. Des modifications de fréquences sur les liaisons de l'Océan entre Montréal et Halifax, et du Canadien entre Toronto et Vancouver, ont contribué à augmenter leurs taux d'occupation. La réduction des fréquences sur les liaisons très peu achalandées dans le sud-ouest de l'Ontario a contribué à une meilleure utilisation de la flotte. Entre Montréal, Ottawa et Toronto, plus de 400 millions de dollars ont été investis pour les voies ferrées. Grâce à ces mises à niveau, les temps de parcours ont diminué et des fréquences ont été ajoutées.

*[Traduction]*

VIA Rail a su contrôler ses dépenses et accroître ses revenus dans un contexte difficile, et elle dépense judicieusement les fonds pour dépenses en immobilisations de 983 millions de dollars alloués par le gouvernement du Canada afin que le contribuable canadien en ait pour son argent. De plus, nous offrons un service ferroviaire de passagers de calibre mondial à un coût relativement modeste à quatre millions de Canadiens et de touristes partout au pays.

Merci de votre attention. Je répondrai avec plaisir à vos questions.

[Translation]

**The Chair:** Thank you, Mr. St-Jean. Several senators would like to ask some questions. I will allow five minutes for questions and answers for each senator. We will begin with Senator De Bané from Quebec.

**Senator De Bané:** Mr. Lachance, in the public accounts for 2012, you were authorized to spend \$153 million. To use the English word, you let \$53 million, or one third, “lapse.” How do you explain this?

**Mr. Lachance:** For each of the projects we have, we let some money lapse. When you talk about lapsed, are you talking about “reprofiled,” or increased?

**Senator De Bané:** Out of the \$153 million authorized, you spent \$97 million. That left \$56 million that was carried forward to 2012.

**Mr. Lachance:** For the Honoré-Mercier Bridge, we did not spend the amount we were allocated for 2012-13 for the good and simple reason that part 1 of the contract had ended. That was the access ramps. We have contract B, in partnership with the MTQ, to rebuild the structure, add steel, reinforce the steel and rebuild the deck of the bridge.

You will also recall that there were emergency closings on the Honoré-Mercier Bridge in the MTQ’s portion, which delayed the start of work, in addition to the negotiations with the Aboriginal authorities, which were difficult.

In March, the MTQ withdrew from Contract B. So we had to go back to our drawing board and redo the tendering process and the work that is under the federal portion. We moved a lot of money for the Honoré-Mercier Bridge contract.

For the Technoparc, we had to go to tenders for the western part, for the construction of an underground water retaining wall and a treatment plant. We are working in partnership with Environnement Québec in this case. We had to redo certain toxicological studies and wait for contractual agreements with the provincial government before going ahead.

**Senator De Bané:** I understand. But when you do your predictions and you forecast an increase in your expenditures, do you think it is realistic for the coming year?

**Mr. Lachance:** Absolutely, yes.

**Senator De Bané:** I have another more sensitive question. In light of what is happening at the Charbonneau Commission, where we are seeing disturbing signs of collusion among certain contractors, what is the corporation doing to make sure the prices it gets are prices that represent genuine competition?

With everything we are hearing at the Charbonneau Commission, it is somewhat disturbing. How do you go about doing things to make sure your specifications take into account this problem, which is of concern to us?

[Français]

**Le président :** Merci, monsieur St-Jean. Plusieurs sénateurs désirent poser des questions. J'accorderai cinq minutes aux questions et réponses pour chaque sénateur. Nous commencerons avec le sénateur De Bané, du Québec.

**Le sénateur De Bané :** Monsieur Lachance, dans les comptes publics de l'année 2012 vous étiez autorisé à dépenser 153 millions de dollars. Vous avez, pour employer le mot anglais, « lapsé » 53 millions de dollars, soit le tiers. Comment expliquez-vous ce fait?

**M. Lachance :** Pour chacun des projets que nous avons, on a « lapsé » de l'argent. Quand vous parlez de « lapsé », vous parlez de « reprofilé » ou que l'on augmente?

**Le sénateur De Bané :** Sur les 153 millions autorisés, vous avez dépensé 97 millions. Il reste 56 millions qui ont été reportés en 2012.

**M. Lachance :** Pour ce qui est du pont Honoré-Mercier, nous n'avons pas dépensé le montant qui nous a été alloué pour 2012-2013 pour la simple et bonne raison que la partie 1 du contrat était terminée. Il s'agissait des rampes d'accès. Nous avons le contrat B, en partenariat avec le MTQ, pour refaire la structure, rajouter de l'acier, renforcer l'acier et refaire le tablier du pont.

On se souvient aussi qu'il y a eu des fermetures d'urgence au pont Honoré-Mercier dans la partie du MTQ, ce qui a retardé le début des travaux, en plus des négociations avec les autorités autochtones qui ont été difficiles.

En mars, le MTQ s'est retiré du contrat B. Il a donc fallu retourner à notre table à dessin et refaire les appels d'offres et les travaux qui sont sous la partie fédérale. On a déplacé beaucoup d'argent pour le contrat du pont Honoré-Mercier.

Pour le Technoparc, on devait aller en appel d'offres pour le secteur ouest, pour la construction d'un mur de confinement des eaux souterraines et d'une usine de traitement. Nous travaillons en partenariat avec Environnement Québec dans ce dossier. On a dû refaire certaines études toxicologiques et attendre les ententes contractuelles avec le provincial avant d'aller de l'avant.

**Le sénateur De Bané :** Je comprends. Mais lorsque vous faites vos prédictions et que vous prévoyez une augmentation de vos dépenses, pensez-vous que c'est réaliste pour l'année qui vient?

**M. Lachance :** Absolument, oui.

**Le sénateur De Bané :** J'ai une autre question plus délicate. À la lumière de ce qui se passe à la commission Charbonneau, où on voit des signes inquiétants de collusion entre certains contracteurs, que fait la corporation pour s'assurer que les prix qu'elle obtient sont des prix représentatifs d'une concurrence réelle?

Avec tout ce qu'on entend à la commission Charbonneau, c'est assez inquiétant. Comment vous y prenez-vous pour vous assurer que vos devis tiennent compte de ce problème qui nous inquiète?

**Mr. Lachance:** For choosing construction contractors and for the tendering process, we have added the Public Works and Government Services Canada code of conduct for procurement to our specifications. We have also added clauses relating to Bill 1, which relates directly to the Régie du Bâtiment.

A supplier who is on that list is totally excluded from our tendering processes. As well, the RENA, the registry of businesses that are not eligible to participate in public tender processes, is now part of our contractual clauses and construction specifications. We have also revised the directives relating to approval powers for issuing invitations to tender and awarding contracts.

Regarding changes to contracts, we have tightened up the internal guidelines. Something like how it is done at Public Works and Government Services Canada, we now have a fairness monitor who sits on the evaluation committee, who is the chair of the committee, and who makes sure there is transparency and openness in the various procurement processes.

[English]

**Senator Buth:** I have a couple of questions for VIA Rail Canada. Your revenues in 2012 were down compared to 2010 and 2011. Can you talk about the factors that impacted revenues in 2012?

**Mr. St-Jean:** The main factor in 2012 was the economy, which was difficult, the competition that we had and the variation in the price of oil. Diesel plays a role. At the end of the year, as you know in 2012, we changed some frequencies and reduced some frequencies. That also has an impact.

**Senator Buth:** Competition from what?

**Mr. St-Jean:** Our prime competition is cars. When the oil price changes, that is where we have most of our competition.

Obviously, the airlines and the bus are also competition. They are also partners, but the main competition is the car.

**Senator Buth:** Is it related more toward the differential between gasoline and diesel? Why does a person decide that they will drive versus take the train? Have your rates gone up?

**Mr. St-Jean:** For many reasons; often for bad reasons. They would choose their car for the convenience of picking the time and having the comfort of a car, but there are probably more reasons. If we compare ourselves to Europe, the car is entrenched in the habit in North America more than elsewhere.

**Senator Buth:** What type of things are you doing to overcome that?

**M. Lachance :** Pour le choix des entrepreneurs en construction et pour les appels d'offres, nous avons rajouté dans nos devis le code de conduite en approvisionnements de Travaux publics Services gouvernementaux Canada. On a aussi rajouté des clauses relatives à la loi 1, directement reliée à la Régie du Bâtiment.

Un fournisseur qui figure sur cette liste est totalement exclu de nos appels d'offres. Aussi, le RENA, le Registre des entreprises non autorisées à participer aux appels d'offre publics, fait maintenant partie de nos clauses contractuelles et devis de construction. On a aussi révisé les directives quant aux pouvoirs d'approbation pour le lancement et l'octroi des appels d'offre.

Pour ce qui est des changements au niveau des contrats, on a resserré les directives à l'interne. Un peu comme cela se fait à Travaux publics et approvisionnements Canada, on a maintenant un surveillant à l'équité qui siège au comité d'évaluation, qui participe en tant que président et qui s'assure qu'il y a présence de transparence et d'ouverture dans les différents processus d'approvisionnement.

[Traduction]

**La sénatrice Buth :** J'ai deux ou trois questions pour VIA Rail Canada. Vos revenus en 2012 ont baissé comparativement à 2010 et à 2011. Pouvez-vous parler des facteurs qui ont influé sur les revenus de 2012?

**M. St-Jean :** Les principaux facteurs de 2012 étaient la conjoncture économique, qui était difficile, la concurrence à laquelle nous avons fait face et la variation du prix du pétrole. Le diesel joue un rôle. Comme vous le savez, à la fin de 2012, nous avons modifié la fréquence de certains départs et réduit celle de certains. Cela a également un effet.

**La sénatrice Buth :** D'où venait votre concurrence?

**M. St-Jean :** Nous sommes principalement en concurrence avec les automobiles. Nous avons surtout de la concurrence lorsque le prix du pétrole change.

Évidemment, les transporteurs aériens et les autocars nous font également concurrence. Ils sont aussi des partenaires, mais nous faisons principalement concurrence à l'automobile.

**La sénatrice Buth :** Est-ce qu'elle tient davantage à l'écart de prix entre l'essence et le diesel? Pourquoi une personne décide-t-elle de conduire au lieu de prendre le train? Vos tarifs ont-ils augmenté?

**M. St-Jean :** Pour de nombreuses raisons, souvent des mauvaises. Les gens choisiront leur auto pour la commodité de pouvoir choisir l'heure et pour jouir du confort d'une auto, mais il y a probablement d'autres raisons. Si nous comparons le Canada à l'Europe, l'utilisation de l'automobile est une habitude beaucoup plus ancrée en Amérique du Nord que n'importe où ailleurs.

**La sénatrice Buth :** Quel est le genre de mesures que vous avez prises pour surmonter cette difficulté?

**Mr. St-Jean:** The thing that we have been doing in the past few years that works very well is intermodality. We are in intercity passenger rail and we work closely with commuters like GO and AMT. We also work with the airlines to try to make full travel as easy as possible. In fact, if you go on our website you can actually buy a ticket at VIA but at the same time you can buy a ticket for GO. From the point you take the train, you can go almost everywhere around Toronto. You can do it all in one transaction through our website. This is something that is very important and that we think we are pretty successful at.

**Senator Buth:** My other question is related to the pension costs. I do not know if it was the interpretation or if you were speaking in English, but what I heard is that you reduced your operating costs through excluding pension costs. Clearly there is still a pension liability. Where did those pension costs go if you excluded them?

**Mr. St-Jean:** They remain there. When I said we exclude, this is really something that is more under management control. We obviously have to work toward reducing the pension. We have a defined benefit so it is a very costly plan. It is something that you can work on, but with the union and with everyone else around, as we know the pension issue is not something that is easy to change. We are looking at our efficiency before but obviously we are looking at it after. In the past years the growth for us of the pension costs was so significant that we have to talk before and after.

**Senator Buth:** If you are not including pension costs in your operating, where are they being included in your figures?

**Mr. St-Jean:** They are included in our operating totals. You see it in all our statements. When we look at the efficiency of our corporation, we look at it at two levels: before and after. It is there.

**Senator Buth:** You look at it including pensions and excluding your pension costs in terms of the analysis?

**Mr. St-Jean:** Exactly, yes.

**Senator Buth:** You then made a comment that you saved \$192 million in pension costs due to management and administration. Where did those savings come from? What did you do?

**Mr. St-Jean:** This comes from the fact that there was a practice where people could take early retirement and get full benefits. It was not really in the pension agreement; it was more an administration process that was being done. By changing this,

**M. St-Jean :** Une mesure que nous mettons en œuvre depuis quelques années et qui fonctionne très bien, c'est l'intermodalité. Nous offrons un service ferroviaire interurbain de passagers et nous travaillons en collaboration étroite avec des services de transport en commun comme GO et l'AMT. Nous travaillons également avec les compagnies aériennes pour que l'ensemble des déplacements puissent être effectués le plus facilement possible. D'ailleurs, si vous allez sur notre site web, vous pouvez acheter un billet de Via Rail, mais vous pouvez également acheter un billet de GO. Dès que vous prenez le train, vous pouvez aller presque partout à Toronto. L'achat peut se faire en une transaction sur notre site web. C'est une solution très importante, et, à notre avis, c'est une réussite.

**La sénatrice Buth :** J'ai une autre question concernant les coûts liés au régime de retraite. Je ne sais pas si c'était l'interprète ou si vous avez dit cela en anglais, mais ce que j'ai entendu, c'est que vous avez réduit vos coûts de fonctionnement en excluant les coûts liés au régime de retraite. Il y a visiblement toujours une obligation à l'égard du régime de retraite. Où sont passés les coûts liés au régime de retraite si vous les avez exclus?

**M. St-Jean :** Ils sont toujours là. Lorsque j'ai dit que nous les excluons, il s'agit vraiment d'un aspect relevant davantage de direction. De toute évidence, notre objectif est de réduire les coûts liés au régime de retraite. Nous avons un régime à prestations déterminées, alors, c'est très coûteux. Nous pouvons essayer d'y changer des choses, mais, avec le syndicat et tous les autres... Nous savons que la question du régime de retraite n'est pas facile à régler. Nous examinons notre efficacité avant la prise en compte de ces coûts, mais évidemment nous le faisons aussi après. Au cours des dernières années, la croissance des coûts liés au régime de retraite était si importante que nous devons adopter une optique « avant et après ».

**La sénatrice Buth :** Si vos coûts de fonctionnement ne comprennent pas les coûts liés au régime de retraite, où se trouvent-ils dans vos chiffres?

**M. St-Jean :** Ils sont compris dans le total des coûts de fonctionnement. Vous le verrez dans tous nos états financiers. Lorsque nous examinons l'efficacité de notre société, nous le faisons à deux niveaux : avant et après. C'est là.

**La sénatrice Buth :** Vous l'examinez en ajoutant les coûts liés au régime de retraite et en les excluant aux fins d'analyse?

**M. St-Jean :** Oui, c'est exact.

**La sénatrice Buth :** Vous avez ensuite fait un commentaire selon lequel vous avez économisé 192 millions de dollars au chapitre des coûts liés au régime de retraite grâce à la gestion et à l'administration. D'où proviennent ces économies? Quelles mesures avez-vous prises?

**M. St-Jean :** Elles découlent d'une pratique qui permettait aux gens de prendre leur retraite plus tôt et de recevoir l'intégralité des prestations. Ce n'était pas vraiment prévu dans l'entente sur les pensions; il s'agissait davantage d'un processus administratif. En

then you change the actuarial evaluation and the impact in the cost of the pension. That was not an easy initiative that we did a few years ago.

**The Chair:** Did I understand you to say that you cancelled early retirement?

**Mr. St-Jean:** No, we changed the terms. We did not cancel it. Is that right?

**Gerry Kolaitis, Director, Strategic Planning, Finance and Administration, VIA Rail Canada:** Yes, that is specifically where people could leave and take their full pension benefits with them. They got consent to leave and take whatever monies were in the pension plan, automatically. We went to a new approach, which is allowed, that if you leave you do not get your full benefits.

**The Chair:** Is that the approach you adopted?

**Mr. Kolaitis:** That is the approach, because it has an actuarial multiplier impact. It has a huge impact on the liabilities and the cost of the pension each year.

**Senator Black:** I have a couple of questions in respect of the Federal Bridge Corporation Limited. Do I understand correctly that the only bridges in your portfolio are bridges in Quebec?

**Mr. Lachance:** Exactly.

**Senator Black:** Is there any other bridge corporation in Canada involving other bridges? Would there be a British Columbia bridge corporation or a Saskatchewan bridge corporation?

**Mr. Lachance:** I do not know the answer to that. I know we have the Federal Bridge Corporation Limited.

[Translation]

The Federal Bridge Corporation owns a number of international bridges. Is it the same in the other provinces?

**Mr. Lacroix:** We are part of the Federal Bridge Corporation, which is our parent corporation, and it manages various bridges. There are a lot of toll bridges that have corporations that are self-managing, with the toll system. There are also some corporations across Canada that are more toll-based and that will be more dependent.

[English]

**Senator Black:** Could there be others?

[Translation]

**Mr. Lachance:** Yes.

[English]

**Senator Black:** Could you provide to the committee a list of bridge corporations in Canada with the bridges for which they are responsible? We would then have some context as to where you fit, basically. Thanks very much.

changeant cela, on modifie l'évaluation actuarielle et l'effet sur le coût du régime de retraite. Ce n'était pas une simple initiative que nous avons prise il y a quelques années.

**Le président :** Si j'ai bien compris, vous dites que vous avez annulé la retraite anticipée?

**M. St-Jean :** Non, nous en avons modifié les modalités. Nous ne l'avons pas annulée. N'est-ce pas?

**Gerry Kolaitis, directeur, Planification stratégique, finances et administration, VIA Rail Canada :** Oui, il s'agit des cas où les gens pouvaient quitter leur poste et recevoir l'intégralité des prestations de retraite. On les autorisait à partir et à toucher automatiquement toutes les sommes prévues dans le régime de retraite. Nous avons adopté une nouvelle approche selon laquelle vous ne recevez pas l'intégralité des prestations si vous partez, et c'est une pratique admise.

**Le président :** Est-ce l'approche que vous avez adoptée?

**M. Kolaitis :** Oui, car elle a des effets sur le multiplicateur actuariel. Chaque année, elle influe énormément sur les obligations et les coûts liés au régime de retraite.

**Le sénateur Black :** J'ai deux ou trois questions concernant la Société des ponts fédéraux Limitée. Si j'ai bien compris, tous les ponts dans votre portefeuille sont situés au Québec?

**M. Lachance :** C'est exact.

**Le sénateur Black :** Y a-t-il d'autres sociétés des ponts au Canada qui s'occupent d'autres ponts? Y aurait-il une société des ponts en Colombie-Britannique ou une société des ponts en Saskatchewan?

**M. Lachance :** Je l'ignore. Je sais qu'il y a la Société des ponts fédéraux Limitée.

[Français]

La Société fédérale des ponts possède certains ponts internationaux. Est-ce que c'est pareil dans les autres provinces?

**M. Lacroix :** Nous, on relève de la Société des ponts fédéraux, notre maison-mère, et qui eux gèrent différents ponts. Il y a beaucoup de ponts à péage qui ont des sociétés qui s'autogèrent avec ce système de péage. Il y a aussi quelques sociétés à travers le Canada qui sont davantage à péage et qui seront plus dépendantes.

[Traduction]

**Le sénateur Black :** Pourrait-il y en avoir d'autres?

[Français]

**M. Lachance :** Oui.

[Traduction]

**Le sénateur Black :** Pourriez-vous nous fournir une liste des sociétés des ponts au Canada et des ponts qui relèvent de ces sociétés? Nous pourrions ainsi savoir dans quel contexte vous évoluez. Merci beaucoup.

In respect of VIA, I have before me the 2012 third quarter report, and your president and chief executive officer, Mr. Laliberté, made the following statement in his comments, and I will ask you to comment on them. He says:

But the challenges we have faced this year show that the status quo is not a viable option.

I read that to say tinkering is not going to get this done. Cutting a route here or there and limiting seats on various transcontinental seats will not get it done. What is the answer to this problem? Could the answer be the elimination of VIA Rail?

**Mr. St-Jean:** We obviously have an opinion, but honestly this is something that has to be decided and discussed at Transport Canada and within the different ministries and government. We are saying that year after year, right now, even if we operate in the most efficient way we can within our mandate, we will always have to come back and ask for more money if no decision is taken, whatever it is.

**Senator Black:** You are doing a wonderful job of that.

What is your view?

**Mr. St-Jean:** I prefer not to mention anything here. It is my first time. Maybe if I am invited again we will see.

**Senator Black:** Thank you very much, and I respect that.

[Translation]

**Senator Hervieux-Payette:** My first question is for VIA Rail and again relates to the question of the billion dollar figure. What portion of that figure has been spent since 2007, between rolling stock, tracks and stations?

**Mr. St-Jean:** Without having the exact figures, let us say there has been about \$250 million on renovating rail cars, over \$400 million on infrastructure and \$200 million on locomotives, stations, computer systems and the like.

[English]

Equipment, infrastructure and the other ones are between —

[Translation]

— stations, computer systems and things like that.

**Senator Hervieux-Payette:** One of the things that has always amazed us is to see that we have two companies, called CN and CP, that travel on your tracks. Do CN and CP share those rails across the country?

**Mr. St-Jean:** Almost all of the tracks belong to CN and CP. So we pay a fee to travel on the tracks. We have a short distance of track, but it is really not significant. I would say that 95 percent or more of the time we are using CN and CP tracks.

En ce qui concerne VIA Rail, j'ai en main le rapport du troisième trimestre de 2012, et votre président et chef de la direction, M. Laliberté, a fait la déclaration suivante dans ses observations, et je vais vous demander de la commenter. Il a dit :

Mais les défis auxquels nous avons fait face cette année prouvent que le statu quo n'est pas une option viable.

Je crois qu'il dit que le rafistolage n'est pas une solution. Le fait d'éliminer une liaison ici et là et de limiter le nombre de sièges dans diverses liaisons transcontinentales ne sera pas la solution. Alors, comment peut-on régler le problème? Est-ce que ce pourrait l'être en éliminant VIA Rail?

**M. St-Jean :** Nous avons évidemment une opinion, mais, honnêtement, c'est une question qui doit être étudiée et tranchée par Transports Canada et les différents ministères et ordres de gouvernement. Nous disons que, d'année en année, à l'heure actuelle, même si nous fonctionnons avec la plus grande efficacité possible dans les limites de notre mandat, il faudra toujours que nous revenions demander plus d'argent si aucune décision n'est prise, quelle qu'elle soit.

**Le sénateur Black :** Vous faites un travail formidable à ce chapitre.

Qu'en pensez-vous?

**M. St-Jean :** Je préfère ne rien dire. C'est la première fois que je comparais devant le comité. Je donnerai peut-être mon avis si je suis invité de nouveau. Nous verrons.

**Le sénateur Black :** Merci beaucoup, et je respecte votre choix.

[Français]

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Ma première question s'adresse à VIA Rail et concerne encore la question du montant d'un milliard. Quelle portion de cette somme été dépensée depuis 2007, entre le matériel roulant, les voies ferrées et les gares?

**M. St-Jean :** Sans avoir les chiffres exacts, disons qu'il y a eu à peu près 250 millions dans la rénovation des voitures, plus de 400 millions dans l'infrastructure et 200 millions dans les locomotives, les stations, l'informatique et des choses comme ça.

[Traduction]

L'équipement, l'infrastructure et d'autres choses...

[Français]

... les stations, l'informatique et des choses comme ça.

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Une des choses qui nous a toujours étonnés c'est de savoir que nous avons deux sociétés qui s'appellent CN et CP qui voyagent sur vos voies ferrées. Est-ce que CN et CP se partagent ces voies ferrées à travers le pays?

**M. St-Jean :** Presque la totalité des voies ferrées appartiennent au CN et au CP. Donc on paie un droit de rouler sur les voies ferrées. On a une courte distance de voies ferrées, mais vraiment pas importante. Je dirais qu'à 95 p. 100 ou plus, on roule sur les voies ferrées du CN et du CP.

**Senator Hervieux-Payette:** How much do you have to pay per year?

**Mr. St-Jean:** In total, it is about \$50 million. A little more than 10 percent of our costs are accounted for by the costs of using the tracks.

**Senator Hervieux-Payette:** That is often cited to justify why we cannot have high-speed trains, because the tracks would not allow for that kind of train. Are you discussing that with the private companies?

**Mr. St-Jean:** The discussions we have are in response to requests that we receive from the Department of Transport and other sources. We get a lot of requests in that regard. Studies have been published, and we are sometimes invited to participate in all that.

**Senator Hervieux-Payette:** I want to tell my colleagues that the people from Montreal are probably better customers than the people who live in Alberta, because we can take the train morning and evening if we want to go to Montreal and the service is excellent. Obviously, we would like the trains to go a bit faster, but apart from that, we are very satisfied and very glad to have this service.

My colleagues and I would like to see more people using these services. I know efforts have been made to sell cross-Canada vacation packages to seniors, for example. Do you think you have the budgets you need, from a marketing standpoint, to compete with the airlines or other modes of transportation?

**Mr. St-Jean:** From the standpoint of the chief financial officer, the marketing person is obviously going to say the funds are not sufficient. That said, with the budget we have, and if you look at the proportion of the money allocated to marketing that is spent in other companies, like airline companies, we fall well below that.

That being said, we use the funds we are able to allocate to that more efficiently. Obviously, we have to direct the money mainly to where the greatest potential is, which is obviously eastern Canada, the Quebec City-Windsor corridor. However, we have a sales team that handles cross-Canada travel. Those people even go to Europe and China to sell the product, which is in fact still doing very well.

**Senator Hervieux-Payette:** I have another brief question for the representatives of The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated. Who manages and looks after the bridge we are going to have — the bridge I would suggest should be a floating one? Will that be you?

**Mr. Lachance:** No, that will be Transport Canada.

**Senator Hervieux-Payette:** So you have nothing to do with it?

**Mr. Lacroix:** We are responsible for the existing bridge.

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Quel est le montant que l'on doit payer par année?

**M. St-Jean :** Au total, c'est près de 50 millions. À peu près 10 p. 100 de nos coûts représentent des coûts d'utilisation des voies ferrées.

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Souvent, on invoque cela pour justifier le fait que l'on ne peut avoir de trains à haute vitesse parce que les voies ferrées ne permettraient pas ce genre de trains. Discutez-vous de cela avec les compagnies privées?

**M. St-Jean :** Les discussions que nous avons font suite à des demandes que nous recevons de la part du ministère des Transports entre autres. On reçoit beaucoup de demandes en ce sens. Des études ont été publiées, on est parfois invité à participer à tout cela.

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Je veux dire à mes collègues que les gens de Montréal sont probablement de meilleurs clients que ceux qui habitent l'Alberta, car on peut prendre le train soir et le matin si on veut pour aller à Montréal et le service est excellent. Évidemment, on souhaiterait que les trains aillent un peu plus vite, mais à part cela, on est très satisfait et très heureux d'avoir ce service.

Mes collègues et moi voudrions que plus de gens utilisent ces services. Je sais qu'il y a des efforts de faits auprès des personnes âgées afin de vendre des vacances pour traverser le pays, par exemple. Considérez-vous que vous avez les budgets nécessaires du point de vue marketing pour concurrencer les lignes aériennes ou d'autres moyens de transport?

**M. St-Jean :** Du point de vue du chef des services financiers, la personne du marketing va évidemment indiquer que les fonds ne sont pas suffisants. Cela dit, avec le budget dont nous disposons, et si vous regardez le pourcentage des sommes allouées au marketing qui sont dépensées dans d'autres compagnies, comme les compagnies d'aviation, on est très loin de cela.

Cela étant dit, on utilise de façon plus efficace les fonds qu'on peut allouer à ces montants. Évidemment, on doit les diriger davantage là où se trouve le plus gros potentiel, qui est évidemment dans l'Est du Canada, le corridor Québec-Windsor. On a cependant une équipe de vente qui s'occupe des trajets à travers le Canada. Ces gens vont même jusqu'en Europe et en Chine pour vendre le produit, qui va d'ailleurs encore très bien.

**La sénatrice Hervieux-Payette :** J'ai une autre brève question aux représentants de la société Les Ponts Jacques Cartier et Champlain. Qui gère et s'occupe du futur pont que nous aurons — pont dont je suggérerais qu'il soit flottant? Est-ce que cela relève de vous?

**M. Lachance :** Non, cela relève de Transports Canada.

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Donc vous n'avez rien à voir avec cela?

**M. Lacroix :** On s'occupe du pont actuel.

**Senator Hervieux-Payette:** There are five years left on the Champlain Bridge rehabilitation project — before it falls into the water. From what I have seen of the schedule for building the new bridge, I do not think it is going to meet the timetable. Will the portion that is on Nun's Island be an alternative?

How will it work, in terms of the timetable for building the new facilities?

**Mr. Lacroix:** The current strategy includes a ten-year program that started in 2009. We are doing major maintenance work on the priority components, and that means we are also installing fibre optics, a system similar to the one installed on the Eiffel Tower, to monitor the bridge closely. The sensors calculate the vibration of the girders — because the girders of a bridge have to vibrate with the roadway — and if they oscillate too much, that is how we know they have to be reinforced.

So the strategy is that over the next five years we will monitor the bridge closely so that we will have fine-tuned our knowledge, and we will then be able to really invest strategically in the places where it is needed, on a horizon of about three or four years, while waiting for the new bridge.

It is very important to do it this way because the objective behind it all is so we do not necessarily invest, knowing there will eventually be a new bridge. We have to make strategic investments, and to do that we have to have very good knowledge of our structure. The sensors provide us with that knowledge of the bridge, along with annual inspections.

So that is why, even though a new bridge has been announced, our objective is to stay on course with maintenance of the existing bridge, because it will have to be in place until the new bridge is operational. At present, we are talking about 2021. That is why we will be paying careful attention to maintaining the bridge for the next few years, as witness the budgets.

[English]

**Senator McInnis:** Mr. Lachance, when I drive home through Sheet Harbour, there is a huge arch bridge that most people just shudder as they go across. I was wondering how we could come under your umbrella. Are you taking on additional projects?

When I read about this subsidiary that is in place, I thought it was marvelous. I thought — and I think my colleague from P.E.I. would agree — that the Confederation Bridge would have been a natural. However, it was done through the three Ps, public-private partnership. As a consequence, we pay a high toll every time we go across it. I was intrigued to see the multiplicity of bridges in here. Are you taking on any additional projects?

**The Chair:** There is a bridge in Saint John that you might consider as well.

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Il reste cinq ans dans le projet de remise en état du pont Champlain — avant qu'il ne tombe à l'eau. De ce que j'ai vu de l'échéancier de la construction du nouveau pont, je ne crois pas que le calendrier sera respecté. Est-ce que la portion qui tombe sur l'île des Soeurs sera une alternative?

Comment cela fonctionnera-t-il sur le plan du calendrier d'implantation des nouvelles installations?

**M. Lacroix :** La stratégie actuelle comprend un programme qui a commencé en 2009, sur 10 ans. Nous faisons des travaux d'entretien majeurs sur les composantes prioritaires, et par le fait même, on installe aussi de la fibre optique, un système similaire à celui installé sur la tour Eiffel, pour suivre de près le pont. Ces censeurs calculent les vibrations des poutres — parce que les poutres d'un pont doivent vibrer avec la chaussée —, et si elles oscillent trop, c'est de cette manière qu'on sait qu'il faut les renforcer.

Donc, la stratégie est que d'ici les cinq prochaines années, on suit de près le pont pour que, par la suite, on en ait une connaissance fine, ce qui nous permet de vraiment investir stratégiquement aux endroits où il faut le faire dans un horizon d'environ trois ou quatre ans, en attendant la venue du nouveau pont.

C'est très important de procéder ainsi parce que l'objectif derrière tout cela, c'est de ne pas nécessairement investir en sachant qu'éventuellement il y aura un nouveau pont. Il faudra faire des investissements stratégiques et, pour ce faire, il faut bien connaître notre ouvrage. Les censeurs nous permettent de bien connaître le pont, en plus des inspections annuelles.

Voilà pourquoi, malgré l'annonce d'un nouveau pont, notre objectif est de maintenir le cap sur l'entretien du pont existant, parce qu'il devra être en place jusqu'à ce que le nouveau pont soit opérationnel. À l'heure actuelle, on parle de 2021. C'est pour cela que dans les prochaines années — et les budgets en témoignent —, nous veillerons avec rigueur sur l'entretien du pont.

[Traduction]

**Le sénateur McInnis :** M. Lachance, lorsque je passe en voiture par Sheet Harbour pour revenir chez moi, il y a un immense pont en arc qui fait simplement frémir la plupart des gens qui le traversent. Je me demandais comment nous pourrions jouir de votre protection. Entreprenez-vous d'autres projets?

Lorsque j'ai lu au sujet de la société filiale en place, j'ai trouvé que c'était merveilleux. Je me suis dit — et je crois que ma collègue de l'Île-du-Prince-Édouard serait d'accord avec moi — que le Pont de la Confédération aurait été un choix naturel. Toutefois, le choix s'est fait dans le cadre d'un partenariat public-privé. En conséquence, nous payons un droit de péage élevé chaque fois que nous le traversons. J'étais surpris par le nombre de ponts. Comptez-vous entreprendre d'autres projets?

**Le président :** Il y a aussi un pont à Saint John qui pourrait vous intéresser.

**Senator McInnis:** It is extremely interesting. Although the government of the day obviously did not want to spend the billion dollars required for the Confederation Bridge, although they aptly named it the Confederation Bridge, I would have thought it would have been one.

Are there new projects, or will you just be the status quo in maintaining what is there?

**Mr. Lachance:** Our actual mandate is to maintain the structure that we already have in our portfolio.

**Senator McInnis:** You are not adding in?

**Mr. Lachance:** Not for the time being, not that I know of.

**Senator McInnis:** To VIA Rail, I too agree that you do a great job, but you are an independent Crown corporation and you are there to try, to the extent possible — although it may be impossible — to make a profit. I read your raison d'être, which says:

VIA Rail also provides passenger rail transportation to regional and remote communities, some without alternative year-round transportation access.

There is a certain one in New Brunswick, for example, that is always under the cloud.

You said the government provided close to a billion dollars over the last number of years to enable you to do certain things along the corridor between Quebec City and Windsor, probably predicated on making as much revenue as possible. However, what role do you see VIA playing in maintaining or assisting to maintain the core communities in rural Canada? It is becoming a plight that when a rail line closes down, there is no bus service and people have to get to urban centres for medical care and so on. Surely it cannot all be connected with the bottom line. Is there not some social component here? You do not hear about it much, and I think it is extremely important as we suffer throughout Canada. You cannot go to every community, I realize that, but those where you have them, it is becoming a battle to maintain the economies of those regions. Could you comment on that?

**Mr. St-Jean:** We have a dual role. At VIA, we are working towards trying to make it an efficient and good service. When it comes to service to communities, that is really something not within our power to change. It is up to Transport Canada and the government. The last time we made adjustments, we adjusted frequencies. We did not cut any service to the communities; we reduced frequency. That is why you probably hear more about it when you have VIA Rail talking about efficiency. We are not the ones to decide which remote communities to serve.

**Le sénateur McInnis :** C'est extrêmement intéressant. Même si le gouvernement de l'époque ne voulait pas, de toute évidence, dépenser des milliards de dollars pour le Pont de la Confédération — même si le Pont de la Confédération porte bien son nom —, j'estime qu'il aurait été un bon choix.

Y a-t-il de nouveaux projets ou allez-vous simplement favoriser le statu quo en maintenant ce que vous avez?

**M. Lachance :** Notre mandat est d'entretenir les structures qui se trouvent déjà dans notre portefeuille.

**Le sénateur McInnis :** Vous n'y ajoutez rien?

**M. Lachance :** Pas pour le moment, pas à ma connaissance.

**Le sénateur McInnis :** Je m'adresse maintenant aux représentants de VIA Rail : je suis d'accord pour dire que vous faites un travail formidable, mais vous êtes une société d'État indépendante, et votre objectif est de tenter, dans la mesure du possible — bien que ce soit peut-être impossible —, de réaliser des profits. Je vais lire votre raison d'être qui est la suivante :

VIA Rail offre également un service de transport ferroviaire voyageur dans les régions et les localités éloignées, dont certaines ne disposant d'aucun autre moyen de transport à l'année.

Il y en a une au Nouveau-Brunswick, par exemple, qui passe toujours sous le radar.

Vous avez dit que le gouvernement a alloué près d'un milliard de dollars au cours des dernières années pour vous permettre d'atteindre certains objectifs liés au corridor situé entre la ville de Québec et Windsor, en vue probablement de générer le plus de revenus possible. Toutefois, selon vous, quel rôle joue VIA Rail pour ce qui est de maintenir ou d'aider à maintenir les principales collectivités rurales du Canada? La situation devient déplorable lorsqu'on ferme une ligne ferroviaire, lorsqu'aucun service d'autobus n'est offert, lorsque les gens doivent se rendre dans les centres urbains pour obtenir des soins médicaux, et cetera. Le profit n'est certainement pas la seule considération ici. N'y a-t-il pas une sorte de volet social? On n'en parle pas beaucoup, mais je crois que c'est extrêmement important, car tout le Canada en souffre. Je suis conscient du fait qu'il est impossible de desservir chaque collectivité, mais, dans celles où un service est offert, il faut se battre pour maintenir l'économie de la région. Pourriez-vous commenter cela?

**M. St-Jean :** Nous avons deux rôles. À VIA Rail, l'objectif est d'assurer un service efficace et un service de qualité. Lorsqu'il est question du service offert dans les collectivités, nous n'avons vraiment pas le pouvoir de changer les choses. La décision revient à Transports Canada et au gouvernement. La dernière fois que nous avons effectué des rajustements, nous avons rajusté le nombre de départs. Nous n'avons mis fin à aucun service dans les collectivités, nous avons réduit la fréquence des départs. C'est probablement pourquoi vous en entendez parler davantage lorsque VIA Rail parle d'efficacité. Nous ne décidons pas quelles sont les collectivités éloignées à desservir.

Does that answer your question?

**Senator McInnis:** Yes.

[*Translation*]

**Senator Chaput:** Thank you; I have got the answers to my questions. And we have no bridges in Manitoba that I could complain about.

**The Chair:** You have rivers.

**Senator Chaput:** Prairies.

[*English*]

**Senator Callbeck:** My questions were about VIA Rail, and most of them have been answered. You now have about 4 million passengers. What was that figure five years ago? What are your projections five years down the road?

**Mr. St-Jean:** The number of passengers has been quite stable in the past years. Some years there are a bit less, others a bit more. We are currently seeing a growth in passenger numbers. We hope and we are planning for growth that is higher than what we have experienced because with the money that we received, we were able to invest, and not just in the corridor. We made improvements, for example, on locomotives, which run all over the country and save fuel everywhere. We also invested in sleepers and things like that, which covers other areas aside from the corridor.

Does that answer your question?

**Senator Callbeck:** Yes. In other words, the numbers have been pretty stable and you are hoping for an increase.

**Mr. St-Jean:** Yes. As a result of the investments we have made, in some cases, we are faster and our product is better because we have refreshed it. We have automated many things, and we have brought things up to par with other modes of transportation, such as with e-ticketing. We feel passenger numbers will grow as a result, as they have in the recent months and throughout the years.

**Senator Callbeck:** I have to agree that you have a good product. I recently travelled from Ottawa to Toronto and back, and I was extremely pleased with the service.

In order to obtain this anticipated increase, do you have any other major plans for things that you will still incorporate to improve that service?

**Mr. St-Jean:** Again, we always manage within the money we receive, and one of the things we feel will bring an increase is intermodality. It does not look like much, but we think that if we push it, we can get more people on board. There are a lot of other

Est-ce que cela répond à votre question?

**Le sénateur McInnis :** Oui.

[*Français*]

**La sénatrice Chaput :** Je vous remercie, j'ai eu les réponses à mes questions. Et nous n'avons pas de pont, au Manitoba, pour lesquels je pourrais me plaindre.

**Le président :** Vous avez des fleuves.

**La sénatrice Chaput :** Des plaines.

[*Traduction*]

**La sénatrice Callbeck :** Mes questions concernaient VIA Rail, mais j'ai eu la réponse à la plupart d'entre elles. Vous avez actuellement près de quatre millions de passagers. Quel était le chiffre il y a cinq ans? Quelles sont vos prévisions pour dans cinq ans?

**M. St-Jean :** Le nombre de passagers est très stable depuis quelques années. Il y en a un peu moins certaines années, et un peu plus d'autres années. Nous constatons actuellement une croissance du nombre de passagers. Nous espérons et nous prévoyons une croissance plus élevée que celle que nous avons connue, car, grâce aux fonds reçus, nous avons été en mesure d'investir, et pas seulement dans le corridor. Nous avons, par exemple, apporté des améliorations aux locomotives qui traversent tout le pays et qui consomment moins de carburant. Nous avons également investi dans des voitures-couchettes et dans d'autres choses qui ne sont pas liées au corridor.

Est-ce que cela répond à votre question?

**La sénatrice Callbeck :** Oui. Autrement dit, le nombre est pas mal stable, et vous espérez une augmentation.

**M. St-Jean :** Oui. En raison des investissements que nous avons réalisés, dans certains cas, le service est plus rapide, et nous offrons un meilleur produit, car nous l'avons renouvelé. Nous avons informatisé de nombreuses choses et mis à niveau des services, comme la billetterie électronique, par rapport à ceux d'autres modes de transport. Nous sommes d'avis que cela va accroître le nombre de passagers, comme nous l'avons vu au cours des derniers mois et au fil des ans.

**La sénatrice Callbeck :** Je dois admettre que vous avez un bon produit. J'ai récemment fait un aller-retour entre Ottawa et Toronto, et j'ai été extrêmement satisfaite du service.

Afin d'obtenir l'augmentation escomptée, avez-vous d'autres projets importants à l'égard d'éléments que vous allez intégrer aux fins d'amélioration du service?

**M. St-Jean :** Encore une fois, nous cherchons toujours à optimiser l'argent que nous recevons, et nous estimons que l'une des choses qui contribuera à la croissance, c'est l'intermodalité. Cela peut vous sembler secondaire, mais nous croyons que, si

things, but again, we have increased our productivity and we are trying to spend money better.

Another thing I would like to mention, which I have not yet spoken about, is the way we manage. We call it revenue management. We had some money, again within this \$1 billion, and we now have a system like the airlines where we can better manage the price of certain seats when it is busy and when it is not busy. We can in turn maximize our revenue for passengers.

These are all things that were done or are being finalized now which we think will give benefits in the future for growth at VIA.

**Senator Callbeck:** Promoting, advertising has been brought up, and you say your advertising percentage of revenue is a lot lower than airlines. Can you give us rough figures there?

**Mr. St-Jean:** Honestly, I do not have the figures. We can provide the last benchmark that we would have.

**Senator Callbeck:** Okay. That would be interesting. You say you are hoping for an increase, but when I look at your budget, you have taken a tremendous cut. How will you be able to provide the same service?

**Mr. St-Jean:** These cuts, again, are twofold. The first is that the \$983 million is coming to an end. Most of this capital money has been spent. The other portion is part of the budget cost reduction of 2012 where we have efficiency and are improving the productivity. These are the two main reasons why the total request is lower, but it is mainly the capital portion that is coming to an end.

**Senator Callbeck:** How much was that capital portion and how much was from savings?

**Mr. St-Jean:** I would say 75 per cent, if not 80 per cent, comes from the capital ending.

**The Chair:** As a supplementary question, because of the recent terrorist threats, do you anticipate increased operating costs to look after security issues, and should we anticipate further demands for funds from VIA Rail in Supplementary Estimates (A), (B) or (C)?

**Mr. St-Jean:** As you understand, it is very early, but today we can say that we are not anticipating higher costs. That being said, we are addressing and improving things that we are doing on the

nous insistons sur cet aspect, nous pouvons accroître le nombre de passagers. Il y a beaucoup d'autres facteurs, mais, encore une fois, nous avons augmenté notre productivité et nous tentons de mieux dépenser l'argent.

Un autre point que j'aimerais mentionner et dont je n'ai pas encore parlé, c'est la façon dont nous gérons l'argent. C'est ce que nous appelons la gestion des revenus. Nous avons reçu des fonds — qui proviennent encore une fois du milliard de dollars — et nous avons maintenant un système identique à celui des compagnies aériennes qui nous permet de mieux gérer le prix de certains sièges durant une période d'achalandage et durant une période de ralentissement. Nous pouvons ainsi maximiser nos revenus selon le nombre de passagers.

Ce sont autant de mesures prises ou en passe d'être terminées qui, à notre avis, contribueront ultérieurement à la croissance de VIA Rail.

**La sénatrice Callbeck :** Il a été question de promotion et de publicité, et vous dites que votre ratio coûts de publicité-recettes est beaucoup plus faible que celui des compagnies aériennes. Pouvez-vous nous donner des chiffres approximatifs?

**M. St-Jean :** Honnêtement, je ne connais pas les chiffres. Nous pouvons vous fournir le chiffre repère le plus récent.

**La sénatrice Callbeck :** D'accord. Ce serait intéressant. Vous dites que vous espérez une augmentation, mais, lorsque j'examine votre budget, vous avez subi des compressions importantes. Comment serez-vous en mesure d'offrir le même service?

**M. St-Jean :** Encore une fois, ces compressions ont deux volets. Tout d'abord, les 983 millions de dollars tirent à leur fin. La majeure partie du budget d'immobilisations a été dépensée. Ensuite, les autres compressions s'inscrivent dans la réduction de coûts prévue dans le budget de 2012, année durant laquelle nous avons assuré un service efficient et amélioré la productivité. Ce sont les deux principales raisons qui expliquent pourquoi le total demandé est inférieur, mais cela tient principalement au fait que la part du budget liée aux immobilisations tire à sa fin.

**La sénatrice Callbeck :** Quelle part était imputable aux immobilisations et quelle part était imputable aux économies réalisées?

**M. St-Jean :** Je dirais que 75 p. 100, voire 80 p. 100 sont liés aux immobilisations.

**Le président :** J'ai une autre question : en raison des récentes menaces terroristes, prévoyez-vous des coûts de fonctionnement accrus, en vue de régler les problèmes liés à la sécurité, et devrions-nous nous attendre à d'autres demandes de financement de VIA Rail dans le cadre des Budgets supplémentaires des dépenses (A), (B) ou (C)?

**M. St-Jean :** Vous comprendrez qu'il est trop tôt pour se prononcer, mais, aujourd'hui, nous pouvons dire que nous ne prévoyons des coûts plus élevés. Cela dit, nous réglons les

security side, but it is really part of our total operation and we do not see anything major.

**The Chair:** Thank you.

**Senator Enverga:** Thank you for asking my questions, too. Our chair is doing great today.

I have another question. It was mentioned that we are cost sharing the maintenance of railways with other companies like CN or CP Rail. How do we share with them? Do you have a breakdown on how much we have to pay for using their rails?

**Mr. St-Jean:** It is about \$50 million. On \$500 million, roughly 10 per cent of our budget would go to the infrastructure owners, which are CN, CP and third-party owners.

**Senator Enverga:** Have we tried talking to them again and considered decreasing our cost for this?

**Mr. St-Jean:** These are long-term agreements. We are negotiating the agreements with them and if we feel it is not reasonable, we have access to —

**Mr. Kolaitis:** The Canadian Transportation Agency.

**Mr. St-Jean:** We have a way to go and have a third party evaluate, but up to this point we do not have a problem. We have reasonable costs.

**Senator Enverga:** You think it is reasonable in spite of the higher costs of maintaining the trains and the tracks?

**Mr. St-Jean:** The tracks, yes.

**Senator Enverga:** Considering that we are decreasing our revenues, have we tried to renegotiate now? Do we have to wait for the end? Can we still negotiate? Have we tried that or considered negotiating with those other parties?

**Mr. St-Jean:** To your questions, recently in fall in the different regions we had fewer frequencies. The contract was automatically adjusted to fewer frequencies and fewer usage, so we are paying less than we were because we are using them less.

**Senator Enverga:** Okay, so it is adjusted.

[Translation]

**Senator L. Smith:** I have a short question to ask, which is for Mr. St-Jean. Can you tell us what VIA Rail's three major priorities are for the next few years?

I also have a question for Mr. Lachance. There has been a lot of criticism about the funds spent for the Champlain Bridge and the fact that the bridge is going to fall into the water, and so on. How much money has been invested in the last five years to ensure that bridge is viable?

questions liées à la sécurité et nous améliorons les mesures prises à cet égard, mais cela s'inscrit vraiment dans l'ensemble de nos activités, et nous n'y voyons rien d'inquiétant.

**Le président :** Merci.

**Le sénateur Enverga :** Je vous remercie aussi d'avoir posé les questions que j'avais. Notre président fait un travail formidable aujourd'hui.

J'ai une autre question. Il a été mentionné que nous partageons les coûts liés à l'entretien des voies ferrées avec d'autres sociétés, comme le CN ou CP Rail. Comment les coûts sont-ils partagés? Connaissez-vous la part que nous devons payer pour utiliser leurs voies?

**M. St-Jean :** C'est environ 50 millions de dollars. Sur 500 millions de dollars, près de 10 p. 100 de notre budget sont versés aux propriétaires de l'infrastructure, à savoir le CN, le CP et de tierces parties.

**Le sénateur Enverga :** Avons-nous tenté d'en discuter de nouveau avec eux et d'en arriver à une réduction des coûts à ce chapitre?

**M. St-Jean :** Ce sont des ententes à long terme. Nous négocions les ententes avec eux, et, si nous estimons qu'elles sont déraisonnables, nous avons accès à...

**M. Kolaitis :** L'Office des transports du Canada.

**M. St-Jean :** Nous avons une voie de recours et pouvons demander à une tierce partie de faire une évaluation, mais, jusqu'à maintenant, il n'y a aucun problème. Les coûts sont raisonnables.

**Le sénateur Enverga :** Vous estimez qu'ils sont raisonnables, malgré les coûts supérieurs liés à l'entretien des trains et des voies?

**M. St-Jean :** Les voies, oui.

**Le sénateur Enverga :** Comme nos revenus sont en baisse, avons-nous tenté de renégocier? Devons-nous attendre la fin de l'entente? Pouvons-nous toujours négocier? Avons-nous essayé cela ou envisagé la possibilité de négocier avec d'autres parties?

**M. St-Jean :** Pour répondre à vos questions, l'automne dernier, nous avons réduit le nombre de départs dans différentes régions. Le contrat a automatiquement été rajusté par rapport au nombre réduit de départs et à une utilisation moindre, alors, nous payons moins qu'avant parce que les voies sont moins utilisées.

**Le sénateur Enverga :** D'accord. Alors, les coûts sont rajustés.

[Français]

**Le sénateur L. Smith :** J'ai une courte question à poser qui s'adresse à M. St-Jean. Pouvez-vous nous faire part des trois priorités majeures de VIA Rail pour les prochaines années?

J'ai également une question pour M. Lachance. Il y a eu beaucoup de critiques concernant les fonds dépensés pour le pont Champlain et sur le fait que le pont tombera dans l'eau, et cetera. Depuis cinq ans, quelle somme d'argent a été investie afin d'assurer la viabilité de ce pont?

**Mr. St-Jean:** The first priority will continue to be safety, be it the safety of passengers or of employees. That has always been the first rule of conduct that our president and the entire team follows, and that will continue.

The second priority is undoubtedly to reduce appropriations to the extent possible, and thus reduce the deficit and improve the corporation, while maintaining the level of services that is described in our mandate, across Canada.

The third objective will be to maximize the investments we have recently made, that come out of the \$983 million from the government.

**Senator L. Smith:** I have a short supplementary question about that. Mr. St-Jean, you talked about increasing revenue in relation to intermodality. That is an essential platform. Where does it fall in your list of priorities? I am trying to understand the order of your priorities; which one comes first?

**Mr. St-Jean:** For the second priority, the efficiency of the corporation, we have to take a lot of things into consideration. Obviously, a lot of emphasis is put on revenue.

[English]

There is so much you can do on expenses, and this continues to be a priority in getting more efficient. You have to get more people on board, and intermodality fits within this second objective.

[Translation]

**The Chair:** Mr. Lachance, for the last five years, do you have an answer or would you prefer to send it to us through our clerk?

**Mr. Lachance:** I have the answer. It is for the last four years, in fact, because 2013-14 will be the fifth year. It is \$92 million since 2009-10. That figure comes from the ten-year plan of \$212 million, and we have used \$92 million since 2009-10 to maintain the Champlain Bridge.

[English]

**The Chair:** We are almost out of time. We have three senators who have asked to pose quick second questions. I will take all senators' questions, and if you cannot answer without a long answer, you could send it to us in writing as senators have other obligations, and I am sure you do as well.

**Senator Black:** My question has been answered.

**The Chair:** Thank you.

**Senator Buth:** What is the taxpayer cost per passenger on VIA?

**M. St-Jean :** La première priorité demeurera toujours la sécurité, que ce soit la sécurité des passagers ou celle des employés. Cela a toujours été la première règle de conduite suivie par notre président et toute l'équipe, et cela se poursuivra.

La deuxième priorité est sans doute de réduire le plus possible les appropriations, donc le déficit, et d'améliorer ainsi la corporation, tout en conservant un niveau de services tel que celui décrit dans notre mandat à travers le Canada.

Le troisième objectif sera de maximiser les investissements que nous venons de faire et qui proviennent de la somme de 983 millions de dollars du gouvernement.

**Le sénateur L. Smith :** J'ai une courte question complémentaire concernant cela. Monsieur St-Jean, vous avez parlé d'augmenter les revenus concernant l'intermodalité. Il s'agit d'une plate-forme essentielle. Ou cela se situe-t-il dans le cadre de vos priorités? J'essaie de comprendre l'ordre de vos priorités; laquelle se trouve en premier lieu?

**M. St-Jean :** Pour la deuxième priorité qui concerne l'efficacité de la corporation, nous devons tenir compte d'un paquet d'éléments. Évidemment, on met beaucoup l'accent sur les revenus.

[Traduction]

Il y a tellement à faire au chapitre des dépenses, et cela continue d'être une priorité afin d'accroître l'efficacité. Il faut augmenter le nombre de passagers, et l'intermodalité s'inscrit dans ce deuxième objectif.

[Français]

**Le président :** Monsieur Lachance, concernant les cinq dernières années, avez-vous une réponse ou préférez-vous nous la faire parvenir par l'entremise de notre greffière?

**M. Lachance :** J'ai la réponse. C'est en fait pour les quatre dernières années parce que 2013-2014 sera la cinquième année. Il s'agit d'un montant de 92 millions de dollars depuis 2009-2010. Cette somme provient du plan sur 10 ans de 212 millions de dollars, et nous avons utilisé 92 millions de dollars depuis 2009-2010 pour entretenir le pont Champlain.

[Traduction]

**Le président :** La séance tire à sa fin. Trois de mes collègues ont demandé à poser une courte question. Je vais leur donner la parole, et si vous n'êtes pas en mesure de répondre brièvement, vous pourriez nous transmettre les réponses par écrit, car mes collègues ont d'autres engagements, et je suis certains que vous en avez aussi.

**Le sénateur Black :** J'ai eu la réponse à ma question.

**Le président :** Merci.

**La sénatrice Buth :** Quel est le coût par passager de VIA Rail assumé par les contribuables?

**Mr. St-Jean:** We can supply this information. It is public, so we can send it to the committee.

**Senator Buth:** That would be great, thank you.

**Senator De Bané:** How does your budget for safety compare with the industry? What is the percentage that you devote to that item compared to what Amtrak or other passenger rail companies do? You said for advertising and marketing you can send the figures, the benchmark. I would like to know what you do.

**Mr. St-Jean:** I do not have it here. I will supply the information.

**Senator De Bané:** Thank you very much.

**The Chair:** On behalf of the Standing Senate Committee on National Finance, I would like to thank you for being here and for the work you are doing for Canada.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Wednesday, May 1, 2013

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:45 p.m. to study the expenditures set out in the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2014.

**Senator Joseph A. Day** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Honourable senators, this evening we continue our study of the 2013-14 Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2014.

[*English*]

In our first session this evening we are very pleased to welcome the following officials from Agriculture and Agri-Food Canada: Mr. Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch; and Pierre Corriveau, Assistant Deputy Minister, Corporate Management.

From the Canadian Food Inspection Agency we welcome Mr. Peter Everson, Vice President, Corporate Management; and Mr. Paul Mayers, Associate Vice President, Policy and Programs Branch.

I understand that Mr. Meredith and Mr. Everson each have brief introductory comments.

I would remind honourable senators that, from the point of view of Agriculture and Agri-Food Canada, we had a session with the Treasury Board that explained the role of the Reports on Plans and Priorities in the abstract and then they chose, as a good model, Agriculture and Agri-Food Canada. That is why we are hoping that each time you are in the process of asking for funds

**M. St-Jean :** Nous pouvons vous communiquer ce renseignement. C'est du domaine public, alors, nous pouvons le transmettre au comité.

**La sénatrice Buth :** Merci, ce serait formidable.

**Le sénateur De Bané :** Comment votre budget à l'égard de la sécurité se compare-t-il à ce qu'on voit dans l'industrie? Quelle part de votre budget affectez-vous à ce volet, comparativement à Amtrak ou à d'autres sociétés de transport ferroviaire de passagers? Vous avez dit que vous pouvez nous faire parvenir les chiffres, le chiffre repère concernant la publicité et le marketing. J'aimerais savoir ce que vous faites.

**M. St-Jean :** Je n'ai pas les renseignements en main. Je vais vous les fournir.

**Le sénateur De Bané :** Merci beaucoup.

**Le président :** Au nom du Comité sénatorial permanent des finances nationales, j'aimerais vous remercier de votre présence et du travail que vous accomplissez pour le Canada.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mercredi 1<sup>er</sup> mai 2013

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier les dépenses prévues dans le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014.

**Le sénateur Joseph A. Day** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Honorables sénatrices et sénateurs, ce soir nous poursuivons notre étude du Budget principal des dépenses 2013-2014 pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014.

[*Traduction*]

Lors de notre première séance de ce soir, nous sommes très heureux d'accueillir les fonctionnaires suivants d'Agriculture et Agroalimentaire Canada : M. Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques; et M. Pierre Corriveau, sous-ministre adjoint, Gestion intégrée.

Pour le compte de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, nous souhaitons la bienvenue à M. Peter Everson, vice-président, Gestion intégrée; et M. Paul Mayers, vice-président associé, Direction générale des politiques et programmes.

Je crois savoir que MM. Meredith et Everson vont commencer par un court exposé.

Je rappelle aux honorables sénateurs qu'Agriculture et Agroalimentaire Canada a tenu avec le Conseil du Trésor une séance d'explication du rôle en général des Rapports sur les plans et les priorités et que le Conseil du Trésor a choisi ce ministère comme modèle. C'est pourquoi nous espérons que chaque fois que vous passerez par une demande de financement, vous

we will have you back to explain to us the process, no matter how large or small. We appreciate your being here and making this more real to us.

For each of the departments and agencies, we have the Reports on Plans and Priorities in front of us, as well as the estimates. If, in your remarks or in answering a question, you can help us refer to either the plans and priorities or the estimates, that would be appreciated. That helps us understand the process better.

We will start with Mr. Meredith and then proceed to Mr. Everson.

*[Translation]*

**Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch, Agriculture and Agri-Food Canada:** Thank you, Mr. Chair. As always, Pierre and I are pleased to be here. It is an honour to appear before the committee today to review the 2013-14 Main Estimates for our department. As you mentioned, my colleague Pierre Corriveau is Assistant Deputy Minister, Corporate Management Branch, and we will be pleased to answer questions during the meeting.

*[English]*

The outlook is bright for Canadian agriculture, with a strong farm economy, growing global demand and world-class producers. Once again, for the 2012 year, we are forecasting that the sector will report record high incomes and can count on another positive outlook for the coming year. For 2012, net cash income for the entire sector is expected to have risen 14 per cent.

Performance varies by sector, of course, but the average net operating income for Canadian farms in 2012 is expected to rise 50 per cent higher than the average of the last five years. Average net worth for the individual farmer will grow by 8 per cent to \$1.8 million per farm.

Over the next decade, strong global demand, particularly from emerging economies, will underpin continued strong prices, we expect, and growth for the sector.

The agriculture sector in the 2012 crop year went through a major transformation, as committee members are probably aware, as the grain sector was opened up by the Marketing Freedom for Grain Farmers Act. I must say that the first year under this new, open economy was very successful and we are pleased to report that.

The Main Estimates for Agriculture and Agri-Food Canada this year comprise \$2.2 billion. Of that amount, approximately \$850 million requires approval by Parliament: it is voted. The

reviendrez nous expliquer la procédure, quelle que soit l'importance des fonds. Nous apprécions votre venue et vos explications, qui nous font mieux comprendre comment fonctionne la procédure dans la pratique.

Nous avons devant nous les Rapports sur les plans et les priorités, de même que les budgets des dépenses de chacun des ministères et organismes. Si, en faisant votre exposé ou en répondant à une question, vous pouvez nous renvoyer aux plans et aux priorités ou encore aux budgets des dépenses, nous vous en serions reconnaissants.

Nous allons commencer par M. Meredith et nous passerons ensuite à M. Everson.

*[Français]*

**Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques, Agriculture et Agroalimentaire Canada :** Merci monsieur le président. Comme toujours, nous sommes heureux d'être ici, Pierre et moi. C'est un honneur de comparaître aujourd'hui devant les membres du comité pour leur présenter le Budget principal des dépenses de notre ministère pour 2013-2014. Comme vous l'avez mentionné, mon collègue Pierre Corriveau est sous-ministre adjoint de la gestion intégrée, et nous serons heureux de répondre aux questions pendant la séance.

*[Traduction]*

La vigueur de l'économie agricole, l'accroissement de la demande mondiale et nos producteurs de calibre mondial laissent entrevoir un avenir prometteur pour l'agriculture canadienne. Nous prévoyons encore une fois que le secteur enregistrera des niveaux de revenu record pour 2012 et que cette tendance positive se maintiendra en 2013. Selon nos prévisions, le revenu net comptant de l'ensemble du secteur a augmenté de 14 p. 100 en 2012.

Tandis que le rendement varie d'une industrie à l'autre, il est prévu que le revenu net moyen d'exploitation des entreprises agricoles canadiennes dépassera de 50 p. 100 la moyenne des cinq dernières années. Il est prévu également que la valeur nette moyenne des exploitations agricoles augmentera de 8 p. 100 pour s'établir à 1,8 million de dollars.

Au cours de la prochaine décennie, la forte demande mondiale, en particulier celle des principales économies émergentes, continuera de maintenir les prix et la croissance du secteur à des niveaux élevés.

Le secteur agricole a connu une importante transformation cette année, comme le savent probablement les membres de votre comité, lorsque le marché des céréales s'est ajusté à la réforme stratégique découlant de la Loi sur le libre choix des producteurs de grains en matière de commercialisation. Je dois dire que cette première année de commercialisation sans aucune restriction a été une véritable réussite et je suis heureux de vous en faire part.

Dans le cadre du Budget principal des dépenses, Agriculture et Agroalimentaire Canada estime ses dépenses budgétaires à 2,2 milliards de dollars pour l'exercice financier 2013-2014. De

remaining \$1.3 billion represents statutory estimates that do not require approval by Parliament, but we felt it important to provide them to the committee for information purposes.

[Translation]

The 2013-14 Main Estimates you have before you is the starting point for a transformative shift as a result of the new Growing Forward 2 agriculture policy framework that started on April 1.

[English]

The future prospects for the sector that I highlighted earlier have created a real opportunity for producers and us to focus on proactive investments that will help producers to grow and be more productive across the sector. Growing Forward 2 represents a shift in focus towards innovation, competitiveness and market development initiatives that will help producers meet domestic and rising global demand. The new framework is quite an important point of departure. It invests more than \$3 billion over the next five years — \$600 million a year from provincial and federal governments. From a cautionary point of view, the amount of money available to provinces is an increase of 50 per cent over Growing Forward — quite a remarkable commitment by governments to the sector in a period of restraint.

The 2013-14 Main Estimates also include about \$236 million in funding for what we call Non-Business Risk Management programming but funding for the cost-shared initiatives has not yet been presented to Parliament but will be in the supplementary estimates and, therefore, is not reflected in the numbers that Mr. Corriveau and I have here today.

As I mentioned, GF2 kicked off April 1 with three federal programs: AgriInnovation, AgriMarketing and AgriCompetitiveness. Bear with me and I will give you the top of the waves of those particular programs.

[Translation]

AgriInnovation is now taking applications. It will focus on investments that will help the industry get new products and technologies off the drawing board and out into the marketplace. We will support the market cluster model, which has done a great job of driving industry-led research across a number of sectors.

ce montant, environ 850 millions de dollars comptabilisés dans les crédits budgétaires doivent être approuvés par le Parlement. Le montant résiduel de 1,3 milliard de dollars représente les crédits législatifs prévus qui ne nécessitent pas d'approbation additionnelle et il est fourni à titre d'information.

[Français]

Le Budget principal des dépenses de 2013-2014, que vous avez devant vous, représente un point de départ important pour un processus de transformation associé au nouveau cadre stratégique pour l'agriculture, Cultivons l'avenir 2, qui a été mis en place le 1<sup>er</sup> avril.

[Traduction]

Les perspectives du secteur que j'ai soulignées plus tôt offrent la possibilité de mettre l'accent sur des investissements proactifs pour stimuler la croissance et la productivité dans l'ensemble du secteur. En conséquence, le cadre Cultivons l'avenir 2 facilitera un virage vers l'innovation, la compétitivité et le développement des marchés pour aider les producteurs à répondre à une demande croissante au Canada et à l'étranger. Le nouveau cadre de financement représentera un changement important. Il amènera à investir plus de 3 milliards de dollars en cinq ans, soit 600 millions de dollars par année, dans des initiatives fédérales et à frais partagés. Je vous signale qu'il s'agit là d'une augmentation de 50 p. 100 du financement à la disposition des provinces comparativement à Cultivons l'avenir — ce qui représente un engagement très significatif des gouvernements dans ce secteur en période de compressions budgétaires.

Le Budget principal des dépenses de 2013-2014 comprend aussi une enveloppe de 236 millions de dollars pour les programmes qui ne sont pas liés à la gestion des risques de l'entreprise. L'enveloppe pour les initiatives à frais partagés devrait être présentée au Parlement dans le Budget supplémentaire des dépenses et elle n'est donc pas comptabilisée dans le document que nous vous présentons ici avec M. Corriveau.

Comme je vous l'ai indiqué, le cadre CA 2 est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril. Il comprend trois programmes exclusivement fédéraux : Agri-innovation, Agri-marketing et Agri-compétitivité. Je ne manquerai pas de vous dire tout ce qu'il faut savoir au sujet de ces programmes.

[Français]

Le programme Agri-innovation accepte maintenant les demandes. Le programme mettra l'accent sur les investissements qui aideront le secteur à faire passer de nouveaux produits et de nouvelles technologies du stade de la conception à celui de la commercialisation. Nous continuerons d'appuyer les grappes scientifiques, lesquelles ont accompli un travail remarquable en orientant les recherches menées par le secteur dans différents domaines.

[English]

AgriMarketing is a new program designed to help producers and processors gain and maintain access to global markets as well as markets at home. A full 60 per cent of our pork production, 70 per cent of our wheat production and close to 85 per cent of our canola is shipped beyond our borders. The sector is highly export-dependent. Recognizing that, the minister has made the Market Access Secretariat under AAFC a priority and will be strengthening that secretariat over the course of GF2.

AgriCompetitiveness is a program to enhance industry capacity. It does that by helping them to adapt to domestic and global opportunities, respond to new market trends, enhance business and entrepreneurial capacity amongst producers and attract young farmers.

[Translation]

I thank the honourable senators of this committee for their time and will be happy to address any questions they may have.

[English]

**The Chair:** Mr. Meredith, before I turn to Mr. Everson, at the beginning of your comments, you were talking about the year 2012. Were you talking about the fiscal year 2012-13?

**Mr. Meredith:** It would be for the crop year. Our estimates are on a crop-year basis.

**The Chair:** Is this winter wheat or summer wheat?

**Mr. Meredith:** A lot of it is stored, as you can imagine. The crop year 2013 actually starts August 1, 2013.

**The Chair:** All of the figures that honourable senators will see in the estimates are normal fiscal year as opposed to calendar year.

**Mr. Meredith:** That is right.

**Peter Everson, Vice President, Corporate Management, Canadian Food Inspection Agency:** We are pleased to be with you this evening. The Canadian Food Inspection Agency is committed to ensuring that Canada has among the best food safety systems in the world. Much has been accomplished in the past year that will allow the CFIA to continue to evolve to meet food safety challenges today and tomorrow. The most significant of these accomplishments is arguably Parliament's passage of the Safe Food for Canadians Act. With Royal Assent being given to the bill, the CFIA is now positioned to undertake a comprehensive approach to its food regulatory framework to improve consistency and reduce complexity, while strengthening consumer protection. In tandem with modernizing our regulations, we are modernizing our inspection system.

[Traduction]

Le nouveau programme Agri-marketing aidera les producteurs et les transformateurs à obtenir et à maintenir l'accès aux marchés nationaux et internationaux. Nous écoulons 60 p. 100 de notre porc, 70 p. 100 de notre blé et près de 85 p. 100 de notre canola sur les marchés étrangers. Sachant que le commerce revêt une importance capitale pour les agriculteurs, nous allons aussi renforcer le Secrétariat de l'accès aux marchés dans le cadre CA 2 et nous en ferons une priorité au sein d'AAC.

Le programme Agri-compétitivité vise à renforcer la capacité du secteur en l'aidant à s'adapter aux marchés nationaux et internationaux, à réagir aux tendances du marché, à accroître sa capacité commerciale et entrepreneuriale, et à attirer de jeunes agriculteurs.

[Français]

Je tiens à remercier les honorables membres du comité de m'avoir écouté. Nous sommes très heureux de pouvoir répondre à vos questions.

[Traduction]

**Le président :** M. Meredith, avant que je passe la parole à M. Everson, vous nous avez parlé au début de votre exposé de l'année 2012. Est-ce que vous parliez de l'exercice financier 2012-2013?

**M. Meredith :** Il s'agit de la campagne agricole. Nos budgets des dépenses correspondent aux campagnes agricoles.

**Le président :** S'agit-il du blé d'hiver ou du blé d'été?

**M. Meredith :** Il y a beaucoup d'entreposage, comme vous pouvez l'imaginer. La campagne agricole de 2013 commence en fait le 1<sup>er</sup> août 2013.

**Le président :** Tous les chiffres relevés par les honorables sénateurs dans les budgets des dépenses correspondent à l'exercice financier normal par opposition à l'année civile.

**M. Meredith :** En effet.

**Peter Everson, vice-président, Gestion intégrée, Agence canadienne d'inspection des aliments :** Nous sommes heureux de vous rencontrer ce soir. L'Agence canadienne d'inspection des aliments met tout en œuvre pour veiller à ce que le Canada compte l'un des meilleurs systèmes de salubrité des aliments au monde. Au cours de la dernière année, nombreux sont les progrès qui ont été accomplis afin que l'ACIA continue d'évoluer de manière à pouvoir relever les défis d'aujourd'hui et de demain dans le domaine de la salubrité des aliments. L'une des plus importantes réalisations est sans aucun doute l'adoption par le Parlement de la Loi sur la salubrité des aliments au Canada. La loi ayant reçu la sanction royale, l'ACIA peut maintenant mettre en place un cadre de réglementation des aliments selon une approche globale dans le but d'accroître l'uniformité et de simplifier le système tout en renforçant la protection des consommateurs. Parallèlement à la modernisation de notre réglementation, nous modernisons notre système d'inspection.

Following extensive consultation with stakeholders, an improved inspection model has been developed. The new model, which will be phased in starting this year, moves from commodity-specific inspection to a more comprehensive and consistent inspection approach.

[Translation]

Our modernization efforts are about delivering better service, more efficiently, for Canadians. Leading into Budget 2012, the CFIA participated in a government-wide review of all its operating and program spending in an effort to support the Government of Canada's goal to return to a balanced budget.

[English]

This work has identified cost-saving opportunities, 50 per cent of which come from internal administrative efficiencies. It is important to note that food safety will not be compromised as a result of any cost-saving measures undertaken by the CFIA. The agency will not be making any changes that would in any way risk the health and safety of Canadians. Administrative savings include sharing some internal support services with other government departments. Our arrangement with AAFC is an example of that.

Internally, the CFIA has identified a number of other opportunities to reduce costs associated with management, administration and other internal functions. In some cases, the CFIA has found better ways of operating, while in other cases, work has been eliminated or reduced. For example, CFIA is reducing its executive complement by approximately 12 per cent and standardizing executive and management support organizations to eliminate duplication and inconsistencies.

[Translation]

Mr. Chair, these efficiency gains will enable the agency to focus its efforts and resources on its core mandate programs and modernization initiatives.

The federal government's significant investments in food safety have enabled us to put in place a solid foundation in these areas.

[English]

The CFIA has received over \$150 million for food safety in the past three budgets. Budget 2012 made an additional \$51.2 million to sustain the agency front-line effort in food safety. Since 2006, there has been a 25 per cent increase in the number of front-line field inspectors. In 2013-14, we will build on this foundation. The public expects us to continually improve so that Canada's food safety system remains one of the best.

À la suite de vastes consultations menées auprès des intervenants, un modèle d'inspection amélioré a été mis au point. Le nouveau modèle, dont la mise en œuvre progressive débutera cette année, délaisse une approche d'inspection axée sur les produits au profit d'une approche globale et uniforme.

[Français]

Nos efforts permettront d'offrir aux Canadiens de meilleurs services et de façon plus efficace. En prévision du budget de 2012, l'ACIA a participé à un examen pangouvernemental de toutes les dépenses consacrées au fonctionnement et aux programmes afin d'appuyer l'objectif du gouvernement du Canada de revenir à un équilibre budgétaire.

[Traduction]

Les travaux ont permis de déterminer des possibilités d'économies, dont la moitié touche l'administration interne. Il est important de souligner que la salubrité des aliments ne sera pas compromise par les mesures de réduction des coûts prises par l'ACIA. L'Agence n'apportera aucun changement qui pourrait, d'une quelque façon que ce soit, mettre en danger la santé et la sécurité des Canadiens. Parmi les économies réalisées du point de vue des dépenses administratives, mentionnons le partage de certains services de soutien interne avec d'autres ministères et organismes fédéraux. Par exemple, les Services partagés avec nos collègues d'AAC.

À l'interne, l'ACIA a relevé différentes possibilités de réduction des coûts liés à la gestion, à l'administration et à d'autres fonctions internes. Dans certains cas, l'ACIA a trouvé des façons de faire plus efficaces. Dans d'autres secteurs, les activités ont été revues à la baisse ou éliminées. Par exemple, l'ACIA s'emploie à réduire son personnel-cadre d'environ 12 p. 100. De plus, l'ACIA procède à l'uniformisation des organisations de soutien aux cadres et à la direction afin d'éliminer le chevauchement des tâches et les incohérences dans l'exécution des activités.

[Français]

Monsieur le président, ces gains d'efficacité permettront à l'agence de concentrer ses efforts et ses ressources sur les programmes essentiels à la réalisation de son mandat et à ses initiatives de modernisation.

Les investissements considérables du gouvernement fédéral dans la salubrité des aliments nous ont permis de mettre en place une fondation solide à ce chapitre.

[Traduction]

Plus de 150 millions de dollars ont été octroyés à l'ACIA dans les trois derniers budgets afin qu'elle assure la salubrité des aliments. Dans le budget de 2012, un investissement supplémentaire de 51,2 millions de dollars sur deux ans a été prévu pour maintenir le soutien aux programmes de première ligne de l'agence en matière de salubrité des aliments. Par ailleurs, depuis 2006, le nombre d'inspecteurs de première ligne a augmenté de 25 p. 100. En 2013-2014, nous miserons sur cette

The CFIA will continue to focus on prevention, which will minimize the risks to human, animal and plant health. Service delivery will be a priority with consistently high service standards in place for all stakeholders. We will make the most effective use of our resources by assessing internal performance to evaluate policies and programs and to allocate resources to areas of highest risk. This has been our approach all along.

We will continue to ensure that we have a highly skilled and adaptive workforce supported by effective training and improved tools. In some areas, there appears to be reduced funding for core activities. Much of this is due to certain funds being scheduled to sunset, such as the resources for bovine spongiform encephalopathy. The CFIA plans to seek renewal for BSE and other sunseting resources.

The total Main Estimates 2013-14 for the CFIA is \$687 million, which is \$2.4 million higher than the estimates for 2012-13. Major items contributing to this increase are resources to modernize Canada's food safety inspection and for the Plum Pox Monitoring and Management Program. This reflects efforts to allocate resources to priority activities, even as we contribute to deficit reduction.

In closing, I would like to underline that protecting the health and safety of Canadians is and always will be the agency's top priority. Food safety will not be compromised as a result of any cost-saving measures undertaken by the CFIA, and no front-line food safety inspection staff will be affected.

**The Chair:** Mr. Everson, thank you very much. We will go immediately to questions. We have three quarters of an hour. Please keep in mind the time we have available and try to answer your questions as succinctly as possible. If there are any questions that you need to go back and do some research and provide an answer in writing, you can provide that to the clerk and it will be circulated to all members of the committee.

**Senator Buth:** Thank you very much for being here today. I will start with a general question for Mr. Meredith in terms of the agricultural situation right now. It is really a shining light in terms of the economy and the things we have been facing around the world. Agriculture has come through the recession very well.

Can you comment about what Agriculture Canada does in terms of forward projections and what the future may look like?

fondation. La population s'attend à ce que nous poursuivions nos efforts d'amélioration afin que le système de salubrité des aliments du Canada demeure l'un des plus efficaces qui soit.

L'ACIA continuera de mettre l'accent sur la prévention de manière à minimiser les risques du point de vue de la santé publique, de la santé des animaux et de la protection des végétaux. La prestation de services sera une priorité, et nous maintiendrons les normes de service élevées établies pour tous les intervenants. Nous optimiserons nos ressources en évaluant le rendement interne de manière à revoir nos politiques et programmes, et à affecter nos ressources aux secteurs à risque élevé. C'est l'approche que nous préconisons depuis le début.

Nous continuerons de veiller à ce que notre effectif, hautement qualifié et doté d'une grande capacité d'adaptation, ait accès à une information pertinente et dispose d'outils plus efficaces. Dans certains cas, le financement affecté aux activités essentielles semble moindre. Cette situation s'explique par le fait que le financement de certains programmes devrait prendre fin, comme c'est le cas pour l'encéphalopathie spongiforme bovine. L'ACIA prévoit demander le renouvellement des ressources affectées à l'ESB et à d'autres programmes dont le financement prendra fin prochainement.

Pour 2013-2014, le Budget principal des dépenses de l'ACIA s'établit à 687 millions de dollars, ce qui représente une hausse de 2,4 millions par rapport au Budget principal des dépenses de 2012-2013. Cette augmentation est principalement attribuable aux ressources consacrées à la modernisation du système d'inspection de la salubrité des aliments du Canada ainsi qu'au Programme de surveillance et de gestion du virus de la sharka. Cette situation témoigne des efforts que nous déployons pour affecter les ressources aux activités prioritaires, tout en contribuant à la réduction du déficit.

Pour terminer, je voudrais rappeler que la priorité absolue de l'ACIA est et sera toujours de protéger la santé et la sécurité des Canadiens. Les mesures de réduction des coûts prises par l'ACIA ne compromettent pas la salubrité des aliments et ne toucheront en aucun cas le personnel d'inspection des aliments de première ligne.

**Le président :** Je vous remercie, monsieur Everson. Nous allons passer immédiatement aux questions. Il nous reste trois quarts d'heure. Veuillez garder à l'esprit le temps dont nous disposons et efforcez-vous de répondre de la manière la plus succincte. Si une question exige que vous fassiez des recherches, vous pourrez nous donner plus tard une réponse par écrit, qui sera transmise par la greffière à tous les membres du comité.

**La sénatrice Buth :** Merci de comparaître devant nous aujourd'hui. Je vais commencer par poser une question d'ordre général à M. Meredith au sujet de la situation agricole actuelle. C'est vraiment un secteur phare compte tenu de la situation économique et des difficultés que nous avons rencontrées dans le monde. L'agriculture s'est très bien sortie de la récession.

Pouvez-vous nous dire ce que prévoit Agriculture Canada et quelles sont éventuellement les perspectives d'avenir?

**Mr. Meredith:** Yes. Thank you for that question. We spend a great deal of time trying to look out over the medium term to understand what challenges the sector will face because there are programmatic or policy responses. I must say, echoing your introductory remarks about the health of the sector, we foresee, for the next significant period, continued strong prices, particularly in grains and oilseeds. We see population growth in the emerging economies as a significant driver. At the same time as you see populations growing rather significantly — growing by 50 per cent by 2050 is a bit of a consensus estimate — we foresee the emergence of a very strong middle class in these emerging economies. That is important for us because, as people's disposable income increases, their dietary habits change. They tend to eat more meat proteins. They move upmarket in terms of vegetable oils. You will see them convert from palm to high-value oils which are healthier, such as canola. That represents an enormous opportunity for Canadian growers. We have a very healthy grains and oilseeds sector; we have a very strong beef sector. Market access efforts by the minister are regaining space in these markets progressively. Our pork sector is still struggling a little bit but is very healthy in terms of potential export growth. Overall, the future looks very bright.

Obviously, this is a cyclical sector, so prices will not always be at record highs, but we think we have hit a new plateau. Where prices might have cycled down in the past, they will cycle up in the future.

Right now, for example, as I mentioned in my opening remarks, some sectors, and overall on average, producers' incomes are up 50 per cent over the last five-year average, so very significant increases, which means that even when there are cyclical downturns we think the sector can remain healthy and profitable.

**Senator Buth:** Can you comment specifically on wheat exports? You made a comment in terms of removing the monopoly from the Wheat Board. There was tremendous support across Western Canada for that, but there were naysayers who said everything will fall apart. What has happened since then?

**Mr. Meredith:** This was probably the most significant policy change in the grain sector over the last 10 or 15 years. There was understandably some uncertainty, but we saw, as we felt would happen, grain companies that have been in other grains marketing and trading globally for the past 50, 60 years step into the wheat market and pick up the slack. The Wheat Board is still operating as a pooling opportunity for producers, so those who wanted the pooling opportunity to reduce their risk were able to work with the Wheat Board and did so. The Wheat Board is functioning

**M. Meredith :** Oui. Je vous remercie de cette question. Nous avons passé beaucoup de temps à essayer de comprendre quels étaient à moyen terme les défis que devait relever notre secteur aussi bien au niveau de nos programmes que de nos politiques. Je dirai, pour reprendre votre observation au sujet de la santé du secteur, que nous envisageons, dans un avenir prévisible, le maintien de prix élevés, notamment en ce qui concerne les céréales et les oléagineux. Nous considérons que l'augmentation de la population dans les économies émergentes sera un facteur clé. Alors que les populations vont largement augmenter — on s'entend plus ou moins sur une augmentation de 50 p. 100 en 2050 — nous entrevoyons l'apparition d'une très forte classe moyenne dans ces économies émergentes. C'est important en ce qui nous concerne étant donné que les habitudes alimentaires d'une population évoluent en fonction des revenus disponibles. Les gens ont tendance à consommer davantage de protéines animales. Ils consomment de meilleurs produits en matière d'huiles végétales. On les voit passer de l'huile de palme à des huiles plus riches et meilleures pour la santé, telles que le canola. Cela représente un énorme débouché pour les producteurs canadiens. La santé du secteur des céréales et des oléagineux est excellente et le secteur de la viande de bœuf se porte très bien. Les efforts de commercialisation entrepris par le ministre permettent de retrouver progressivement des parts de marché. Notre secteur du porc éprouve quelques difficultés mais se porte très bien pour ce qui est du potentiel de croissance des exportations. Globalement, les perspectives d'avenir sont très favorables.

Bien évidemment, il s'agit d'un secteur cyclique, et les prix ne resteront pas toujours à des niveaux record, mais nous estimons avoir atteint un nouveau plateau. Les prix ont peut-être pu baisser lors des cycles précédents, mais ils s'élèveront à l'avenir lors des prochains cycles.

À l'heure actuelle, par exemple, comme je l'ai indiqué dans mon exposé, dans certains secteurs, et dans l'ensemble en moyenne, les revenus des producteurs sont en hausse de 50 p. 100 par rapport à la moyenne des cinq dernières années, ce qui représente des augmentations très significatives et ce qui signifie que même lors des retournements de conjoncture le secteur continuera à être à notre avis en santé et rentable.

**La sénatrice Buth :** Pouvez-vous nous donner des précisions sur les exportations de blé? Vous avez mentionné la suppression du monopole de la Commission du blé. On vous avait fortement appuyé dans l'Ouest à ce sujet, mais il y avait des pessimistes qui considéraient que tout le système allait s'écrouler. Que s'est-il passé depuis lors?

**M. Meredith :** Ce fut probablement le changement de politique le plus notable qui soit survenu dans le secteur des céréales depuis les 10 ou 15 dernières années. Il y a eu bien entendu certaines hésitations, mais nous avons constaté, comme nous l'avions prévu, que les sociétés céréalères qui commercialisaient d'autres céréales ou qui faisaient du commerce à l'échelle mondiale depuis 50 ou 60 ans sont intervenues sur le marché du blé pour prendre la relève. La Commission du blé continue à regrouper les récoltes des producteurs et, par conséquent, ceux qui souhaitent mettre en

well; the grain companies stepped in; the railroads will tell you that cycle times were up, meaning the railroad cars are getting to port, positioning faster and returning faster because logistics are clearer and individual grain companies can now command their own logistical performance.

There is an indication this year from initial StatsCan surveys that planting acres of wheat will be in the record levels in the coming years. That may not be good news for those who took over from your previous occupation as head of the Canola Council of Canada, but I think wheat has become a resurgent crop, whereas before it was becoming almost a rotation crop, in other words, one would focus on one crop and put in wheat when necessary for agronomic purposes. We see quality continuing to be high. The sector is reorganizing itself. There are some very active and committed people in the sector who are looking at sector governance. With the absence of the Wheat Board, there are opportunities for that.

Last, not to take up too much time, we see a strong level of interest from the life science companies, those who invest in crop science and crop development, a high level of interest in investing more in Canadian wheat research, whereas in the past, wheat research and wheat yield productivity was down significantly compared with other crops.

**The Chair:** I am afraid Mr. Meredith has used up all your time.

**Senator Buth:** I have many questions. Please put me down for the second round.

**Senator Callbeck:** Thank you all for coming this evening.

Mr. Meredith, you mentioned supporting science cluster research. When I look at these estimates, I see the amount of money that universities receive for research has been cut considerably; also, science innovation is dropping by \$39 million.

In the Agriculture Committee the other day Mr. Roy McAlpine from Maple Leaf Foods indicated that we have 50 per cent fewer scientists at Agriculture Canada than we had in 1992. He said:

According to the International Food Policy Research Institute, global spending on agricultural R & D grew by 22 per cent from 2000 to 2008. In Canada, it has remained flat and, of course, has declined in real terms.

commun leur production pour diminuer leurs risques peuvent toujours le faire en passant par la Commission du blé. La Commission du blé fonctionne bien; les sociétés céréalières sont intervenues; les sociétés de chemin de fer vous diront que les cycles de roulement ont augmenté, ce qui signifie que les wagons parviennent au port, se placent et reviennent plus rapidement parce que la logistique est simplifiée et parce que les différentes sociétés céréalières sont désormais en mesure d'assurer leur propre logistique.

Cette année, les enquêtes de Statistique Canada nous montrent que l'on va planter des quantités record d'acres en blé lors des années à venir. Ce n'est peut-être pas une bonne nouvelle pour ceux qui ont pris votre place à la tête du Conseil canadien du canola, mais je pense que le blé est désormais une nouvelle culture alors qu'auparavant il était pratiquement devenu une culture de rotation, autrement dit on s'intéressait à une autre culture et on alternait avec du blé pour des raisons agronomiques. La qualité devrait rester très élevée. Le secteur se réorganise. Il y a des gens très dynamiques et très motivés dans le secteur qui se penchent sur les questions de gouvernance. La Commission du blé ayant laissé la place, il y a des possibilités qui s'offrent dans ce domaine.

Enfin, et pour ne pas prendre trop de votre temps, les sociétés de sciences biologiques, qui investissent dans les sciences et le développement des cultures, devraient à notre avis s'intéresser fortement à ce domaine et investir davantage dans la recherche sur le blé canadien, alors que par le passé la recherche et les rendements concernant le blé étaient très fortement en baisse comparativement aux autres cultures.

**Le président :** J'ai bien peur que M. Meredith ait pris tout votre temps.

**La sénatrice Buth :** Il me reste de nombreuses questions à poser. Veuillez m'inscrire pour un second tour.

**La sénatrice Callbeck :** Merci d'être venus nous rencontrer ce soir.

Monsieur Meredith, vous avez mentionné l'appui à la recherche menée par les grappes scientifiques. En consultant le budget des dépenses, je constate que le montant des subventions versées aux universités au titre de la recherche a baissé considérablement; les crédits affectés à l'innovation scientifique baissent par ailleurs de 39 millions de dollars.

L'autre jour, devant le comité de l'agriculture, M. Roy McAlpine, représentant de Maple Leaf Foods, a indiqué qu'il y avait à Agriculture Canada 50 p. 100 de scientifiques en moins qu'en 1992. Voici ce qu'il a déclaré :

Selon l'Institut international de recherche sur les politiques alimentaires, les investissements mondiaux dans la recherche et le développement sur l'agriculture ont augmenté de 22 p. 100 de 2000 à 2008. Au Canada, ils n'ont pas bougé, ce qui signifie en fait qu'ils ont diminué.

Contrast this with Australia, with an industry very similar to Canada's agri-food industry, where public funding with respect to research in the agri-food sector is roughly double what is in Canada, albeit they seem to have a lower level of private investment in agricultural research.

Last year, the only national centres of excellence program supporting food and biomaterial research — this was at the University of Guelph — was terminated.

Would you comment on that? It seems our research is certainly not keeping pace with other countries.

**Mr. Meredith:** I have a great deal of respect, senator, for Mr. McAlpine. I know him quite well. However, I take issue with his interpretation of some of those data. Let me go back, for example, to the 1992-to-today comparison with the number of scientists. There are a couple of things to consider.

In 1992, my colleagues and I were in one department and all of the science and scientists that CFIA had were counted as part of Agriculture Canada. Those scientists are still there, just in a different organization. That is important to consider.

The other thing to consider is I cannot overestimate how much the performance of science has changed over time. As an example, new genomic and biotechnology techniques will cut the wheat breeding cycle from 10 years to 12 years to get a new variety down to 5 or 6 years. You need fewer scientists to do that and get virtually double the productivity. Counting scientists is not always the best measure of science capacity.

The other issue is in Growing Forward 2. We have actually invested 40 per cent more in innovation than in Growing Forward. There is nearly \$700 million devoted to innovation, which includes research, science work by the industry, as well as the department, that is available over the course of the next five years. There are very significant investments on behalf of governments, federal and provincial, to the innovation stream of Growing Forward 2.

Lastly, I take your point on the Guelph situation, but we are in collaboration with the NRC with its Wheat Flagship centre of excellence based in Saskatoon, which will bring a critical mass of new dollars, both from industry and from governments, as well as the NRC, to advance wheat research in Canada. That is a very significant commitment, and I must say again the policy environment is very different right now than it was a year or two ago, especially with respect to wheat. We will see more investment by life sciences companies in the wheat sector.

L'industrie agroalimentaire de l'Australie est très similaire à celle du Canada. Or, le financement public de la recherche dans ce secteur est deux fois plus important que celui du Canada, bien qu'il semble y avoir moins d'investissements privés dans la recherche agricole.

L'an dernier, le seul programme des centres d'excellence nationaux qui finançait la recherche sur les aliments et les biomatériaux — à l'Université de Guelph — a pris fin.

Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet? Il semble que notre recherche n'est certainement pas à la hauteur de celle des autres pays.

**M. Meredith :** J'ai beaucoup de respect, madame la sénatrice, envers M. McAlpine. Je le connais très bien. Je ne suis toutefois pas d'accord avec son interprétation de certains de ces chiffres. Revenons, par exemple, sur la comparaison entre le nombre de scientifiques depuis 1992. Il y a un ou deux éléments à considérer.

En 1992, nous faisons partie avec mes collègues d'un seul ministère et l'ensemble du personnel et des travaux scientifiques de l'ACIA étaient comptabilisés dans le cadre d'Agriculture Canada. Ces scientifiques sont toujours là, ils travaillent simplement au sein d'une autre organisation. Il est important d'en tenir compte.

Il ne faut pas oublier non plus que le rendement des recherches scientifiques a considérablement évolué. Ainsi, les nouvelles techniques génomiques et biotechnologiques vont nous permettre de mettre sur le marché de nouvelles variétés de blé en 5 ou 6 ans alors que ce cycle était jusque-là de 10 à 12 ans. On a besoin de moins de scientifiques pour y parvenir et leur productivité a pratiquement doublé. Ce n'est pas toujours en comptant les scientifiques que l'on mesure bien les progrès de la science.

Il y a aussi les répercussions de Cultivons l'avenir 2. Nous avons effectivement investi 40 p. 100 de plus en matière d'innovation que dans le cadre de Cultivons l'avenir. Ce sont presque 700 millions de dollars qui seront consacrés à l'innovation au cours des cinq prochaines années et qui permettront de financer la recherche, les travaux scientifiques effectués par l'industrie ainsi que ceux du ministère. Ce sont là des investissements très importants que font le gouvernement fédéral et les provinces pour appuyer l'innovation dans le cadre de Cultivons l'avenir 2.

Enfin, je comprends votre argument au sujet de Guelph, mais nous travaillons en collaboration avec le centre d'excellence en matière de blé du CNRC, dont le siège est à Saskatoon, ce qui nous permettra d'atteindre une masse critique en matière de financement en provenance de l'industrie, des gouvernements ainsi que du CNRC, pour faire progresser au Canada la recherche concernant le blé. Il s'agit là d'un engagement très significatif, et je vous répète que le cadre politique n'est pas du tout le même aujourd'hui qu'il y a deux ans dans le secteur du blé. Les entreprises bioscientifiques vont investir beaucoup plus dans le secteur du blé.

Lastly, the government is looking carefully and thoroughly at what aspects of the investment climate will be important to adjust to encourage more investment in research and development. I am talking now about the regulatory changes my colleagues are undertaking, about looking more carefully at intellectual property protection in Canada so that we will get more investment in R & D and looking at how we register varieties to ensure that that process is transparent and encourages companies to develop varieties in Canada.

Perhaps Mr. Corriveau could address the specific numbers that you raise.

**Pierre Corriveau, Assistant Deputy Minister, Corporate Management, Agriculture and Agri-Food Canada:** With regard to the Main Estimates, if you focus on page 24, under “contribution” you will see that the department is launching a new program called AgriInnovation in the context of Growing Forward 2, which is \$60.4 million of new investment in innovation for the agricultural sector.

Also, I would like to mention a point that my colleague mentioned earlier, namely the cost share portion of our agreement with the provinces is not included in the Main Estimates so that when you compare it to last year that part was included. When Supplementary Estimates (A) are tabled you will see a significant investment that will be added to what is seen right now. As you know, the mains are just a picture in time. At the time the mains were produced, that part was not approved. It has been since, and I think Mr. Meredith can talk later about the signature process with the provinces.

**Senator Black:** Thank you very much to you all for being here.

I am a senator from Alberta. While we hear so much in Alberta about oil, gas and energy, I am cognizant of how important agriculture is to the province. I want to offer you and the department my compliments on the Growing Forward 2 plan.

I also heard the testimony from the gentlemen from Maple Leaf last week and it clearly struck me that you in your department have figured out this is an important global industry and we have to start playing with those tools in mind. I want to commend you. I think it is tremendous. The question will be: How do you measure success? I am sure someone will ask you about that.

I have a question for our friends at food safety. Thank you also for what you do. That is very important work.

Regarding the listeriosis inquiry of 2008, I am interested in hearing from you about the recommendations that you accepted from that investigation and, as importantly, those that you did not.

Enfin, le gouvernement va s'intéresser de près au climat des investissements et examiner avec soin les différents facteurs susceptibles d'inciter à investir davantage dans la recherche et le développement. Je vous parle ici des modifications que mes collègues envisagent d'apporter à la réglementation pour que la propriété intellectuelle soit mieux protégée au Canada et que l'on attire ainsi davantage d'investissements dans la recherche et le développement. Il s'agit de s'assurer que les mécanismes d'enregistrement des différentes variétés soient transparents et d'inciter les entreprises à développer des variétés au Canada.

M. Corriveau pourra éventuellement commenter les chiffres précis que vous évoquez.

**Pierre Corriveau, sous-ministre adjoint, Gestion intégrée, Agriculture et Agroalimentaire Canada :** Au sujet du Budget principal des dépenses, allez à la page 24 à la rubrique « contribution » et vous verrez que le ministère lance un nouveau programme intitulé Agri-innovation dans le cadre de Cultivons l'avenir 2, qui prévoit de nouveaux investissements de 60,4 millions de dollars pour le secteur agricole.

Par ailleurs, je tiens à signaler une chose qu'a déjà évoquée mon collègue, à savoir que le volet de notre entente prévoyant des frais partagés avec les provinces ne figure pas dans le Budget principal des dépenses, contrairement à ce qui se passait l'année dernière. Lorsque le Budget supplémentaire des dépenses (A) sera déposé, vous verrez une augmentation significative des investissements par rapport à la situation actuelle. Vous savez que le Budget principal des dépenses ne donne qu'une représentation ponctuelle dans le temps. Au moment où ce budget a été élaboré, cette partie n'avait pas encore été autorisée. Elle l'est aujourd'hui, et je pense que M. Meredith vous parlera plus tard du mécanisme de signature avec les provinces.

**Le sénateur Black :** Merci à tous d'être venus.

Je suis un sénateur de l'Alberta. Nous parlons beaucoup en Alberta du pétrole, du gaz et de l'énergie, mais je n'ignore pas toute l'importance de l'agriculture dans cette province. Je tiens à vous faire mes compliments, ainsi qu'au ministère, en ce qui concerne le projet Cultivons l'avenir 2.

J'ai moi aussi entendu le témoignage du responsable de Maple Leaf la semaine dernière et j'ai été frappé du fait que vous avez bien compris au sein du ministère que ce secteur était devenu mondialisé et qu'il nous fallait en tenir compte. Je tiens à vous féliciter, c'est un travail magnifique. Ma question est la suivante : comment mesurez-vous la réussite? Je suis sûr qu'on va vous poser la question.

J'ai une question à poser à nos amis qui s'occupent de la salubrité des aliments. Merci pour tout ce que vous faites. C'est un travail très important.

À l'issue de l'enquête menée sur la listériose en 2008, j'aimerais que vous me disiez quelles sont les recommandations de cette enquête que vous avez acceptées, et surtout celles que vous avez refusées.

**Paul Mayers, Associate Vice President, Policy and Programs Branch, Canadian Food Inspection Agency:** Thank you very much for the question. The report of the independent investigator included a broad suite of recommendations. The government accepted all of the recommendations, acted on all of the recommendations and reported its progress in terms of delivery, including its conclusion that it implemented all recommendations of the independent inspector.

**Senator Black:** That was easy, was it not?

**The Chair:** Thank you for that clarification.

[Translation]

**Senator Chaput:** My questions are for Agriculture and Agri-Food Canada. Reference is made to a program called the farm debt mediation service in the third paragraph on page 42 of the English version of your report on plans and priorities.

You say that 79 per cent of mediated cases resulted in a signed arrangement. I wondered what that represented in absolute numbers. Second, was there a loss? If so, how much was it and who bears it? Lastly, how does that compare to the previous year?

[English]

**Mr. Meredith:** Forgive me, senator; I do not know the exact number and how that 79 per cent translates. We will commit to the chair to get back to you in writing on the comparison as well to the previous years. I would say that the farm debt mediation service is highly successful. In the cases where it is not successful, it is hard to estimate what occurs because the producer and the bank may continue to negotiate a settlement outside of our formal process. At the end of the day, however, the farmer and the bank will probably end up sharing the losses.

[Translation]

**Senator Chaput:** Will you be able to send the information to the committee? Thank you.

My second question concerns the reference made on the same page to the 80 agricultural internships created annually across the country.

Are those 80 internships filled? In how many provinces have those young people gone on internships? Are they paid or do the interns work as volunteers?

**Mr. Corriveau:** They are paid by the department. This is an approximately \$860,000 program. That is indicated in our estimates; I can give you the page again. We will have to get back to you regarding the difference per province. This is a horizontal program that you will find in several departments. In

**Paul Mayers, vice-président associé, Direction générale des politiques et des programmes, Agence canadienne d'inspection des aliments :** Je vous remercie de cette question. Dans son rapport, l'enquêteur indépendant a fait toute une série de recommandations. Le gouvernement les a toutes acceptées, a fait le nécessaire et a rendu compte de toute l'opération, parvenant notamment à la conclusion que toutes les recommandations de l'inspecteur indépendant avaient été mises en application.

**Le sénateur Black :** Ce fut facile, n'est-ce pas?

**Le président :** Merci de cette précision.

[Français]

**La sénatrice Chaput :** Mes questions s'adressent à Agriculture et Agroalimentaire Canada. Dans votre rapport sur les plans et priorités, il y a un programme qui s'appelle Services de médiation en matière d'endettement agricole — dans la version française à la page 46, en haut de page.

Vous dites que 79 p. 100 des médiations ont abouti à une entente signée. Je me demandais ce que cela représentait en nombre. Deuxièmement, y a-t-il eu une perte? Si oui de combien et qui l'assume? Enfin, comment cela se compare-t-il avec l'année précédente?

[Traduction]

**M. Meredith :** Excusez-moi, madame la sénatrice, mais je ne connais pas le chiffre exact et je ne sais pas à quoi correspondent ces 79 p. 100. Nous allons nous engager envers le président à vous communiquer par écrit cette comparaison en nous reportant par ailleurs aux années antérieures. Je peux vous indiquer que le service de médiation en matière d'endettement agricole obtient beaucoup de succès. Lorsque c'est un échec, il est difficile d'évaluer ce qui se passe étant donné que le producteur et la banque ont pu continuer à négocier un règlement sans recourir à la procédure officielle. Il n'en reste pas moins qu'au bout du compte l'agriculteur et la banque vont probablement finir par se partager les pertes.

[Français]

**La sénatrice Chaput :** Pourrez-vous envoyer les informations au comité? Je vous en remercie.

Ma deuxième question porte sur la même page; il s'agit de programme Objectif carrière, avec 80 stages en agriculture chaque année dans tout le pays.

Est-ce que les 80 stages sont complets? Dans combien de province ces jeunes sont-ils allés en stage? Est-ce rémunéré ou est-ce bénévole de la part des stagiaires?

**M. Corriveau :** Ils sont payés par le ministère. C'est un programme d'environ 860 000 \$ — c'est indiqué dans nos estimés, je pourrai vous redonner la page. Pour la différence par province, nous devons vous revenir sur ce point. C'est un programme horizontal que vous retrouvez dans plusieurs

fact, funding is managed by Human Resources Canada. For our department, a portion of that budget is administered for the agricultural component. We can get back to you on that point. There are internships across the country.

**Senator Chaput:** Could you send us the information on how many departments share those costs?

**Mr. Corriveau:** We will send the request to the Department of Human Resources since it is managing that. We will give you the information on our department's portion for the YES program.

**Senator Chaput:** Thank you very much. Last question: on the same page, we have rural and co-operatives development.

When I look at the planned spending, I see it will decline by half in 2014-15 and in 2015 and 2016.

I was wondering to what extent that program usually reaches the rural communities and co-operatives.

**Mr. Corriveau:** We will also have to get back to you with the exact figures on that; we do not have that information at the moment.

I can say that the co-operatives function has been transferred to the Department of Industry; the transfer took effect at the start of the year.

**Senator Chaput:** That is why there is a reduction?

**Mr. Corriveau:** That is not yet reflected in those figures because the transfer had not yet been made official at the time the document was prepared. Now it is official. A portion of the reductions is the result of our deficit reduction exercise.

**Senator Chaput:** Why were the co-operatives transferred to the Department of Industry?

[English]

**Mr. Meredith:** There was a special parliamentary committee on cooperatives that reported to Parliament with a number of recommendations, one of which was to consolidate the government's management of the cooperative file in Industry Canada. The department and the government agreed with that recommendation and carried it out.

[Translation]

**Senator Chaput:** Can you tell me how many co-operatives there are in Canada?

**Mr. Meredith:** We will have to get back to you with that figure. I apologize.

**Senator Chaput:** That is quite all right. Thank you.

**Senator Bellemare:** I have a question for each of you. I am going to start with Agriculture and Agri-Food Canada.

ministères. En fait le financement est géré par Ressources humaines Canada. Pour notre ministère, une portion de ce budget est administrée pour le volet agricole, nous pourrions vous revenir sur ce point; il y a des stages à travers le pays.

**La sénatrice Chaput :** Pourriez-vous nous envoyer l'information de savoir combien de ministères partagent ces coûts?

**M. Corriveau :** Nous allons envoyer la demande au ministère des Ressources humaine puisque c'est lui qui pilote cela. Pour la portion de notre ministère concernant le programme YES, nous allons vous donner l'information.

**La sénatrice Chaput :** Merci beaucoup. Dernière question : sur la même page, on a : développement des régions rurales et développement des coopératives.

Lorsque je regarde les dépenses prévues, en 2014-2015 elles vont diminuer de la moitié ainsi qu'en 2015 et 2016.

Je me demandais combien ce programme rejoint habituellement les collectivités rurales et les coopératives.

**M. Corriveau :** Pour les données exactes, nous devons également vous revenir, nous n'avons pas cette information à l'instant.

Je peux dire que la fonction des coopératives a été transférée au ministère de l'Industrie, ce transfert ayant pris effet à la nouvelle année.

**La sénatrice Chaput :** C'est pour cela qu'il y a une diminution?

**M. Corriveau :** Cela ne se reflète pas encore dans ces chiffres car au moment de la production du document le transfert n'avait pas été officialisé. C'est maintenant officialisé. Une partie des réductions est le résultat de notre exercice de réduction du déficit.

**La sénatrice Chaput :** Pourquoi les coopératives ont-elles été transférées au ministère de l'Industrie?

[Traduction]

**M. Meredith :** Un comité parlementaire spécial sur les coopératives a présenté au Parlement un certain nombre de recommandations, l'une d'entre elles consistant à regrouper les dossiers du gouvernement sur les coopératives au sein d'Industrie Canada. Le ministère et l'ensemble du gouvernement ont accepté cette recommandation et l'ont mise en pratique.

[Français]

**La sénatrice Chaput :** Êtes-vous en mesure de me dire combien de coopératives il y a au Canada?

**M. Meredith :** Nous devons vous revenir avec ce chiffre. Je m'excuse.

**La sénatrice Chaput :** Il n'y a pas de quoi. Je vous remercie.

**La sénatrice Bellemare :** J'ai une question pour chacun de vous. Je vais commencer par Agriculture et Agroalimentaire Canada.

Earlier we were talking about innovation. I am a senator from Quebec and I do not know much about agriculture, but I do know that we are increasingly seeing organic products and regional and local products. Is your department monitoring the organic file? Do you also have any co-operative arrangements with the provinces to ensure that organic certification actually means something?

[English]

**Mr. Mayers:** Absolutely; indeed, Canada has an organics standard and that standard, when implemented by a particular company, affords them the opportunity to mark the product as “Canada organic.” That standard is confirmed through a process of verification. Meeting a standard is an ongoing process for the producer, verified by a compliance verification body.

Canada also addresses that issue, not only in terms of domestic production but in relation to imports as well. In order for a product that is imported to Canada to be represented to consumers as meeting Canada’s organic standard that, too, must be verified through a strict compliance approach.

[Translation]

**Senator Bellemare:** So you monitor the process in all Canadian provinces.

**Mr. Mayers:** Yes.

**Senator Bellemare:** Your agency does that?

**Mr. Mayers:** Correct.

**Senator Bellemare:** Are the related budgets large?

[English]

**Mr. Mayers:** We do not break out down to that level of detail in our estimates, the budget for our oversight of organics. The program is delivered through third party compliance verification bodies which are audited by the Canadian Food Inspection Agency.

[Translation]

**Senator Bellemare:** We note from your introductory remarks that spending has fallen in your sector since 2011. You said you wanted to contribute to achieving deficit reduction objectives while increasing efficiency and reducing certain services.

What is the ratio of efficiency increases to service reductions? Is it half-half or one-third to two-thirds? What do the service cuts entail?

[English]

**Mr. Everson:** Perhaps a few examples would be helpful to illustrate.

On parlait plus tôt d’innovation. Je suis une sénatrice du Québec, je ne connais pas grand-chose en agriculture, mais je sais que, de plus en plus, on voit des produits bio et des produits régionaux, locaux. Est-ce que votre ministère suit le dossier du bio? Avez-vous des collaborations avec les provinces aussi pour assurer que la certification bio veut dire quelque chose de significatif?

[Traduction]

**M. Mayers :** Oui, effectivement, le Canada a une norme sur les produits biologiques et lorsqu’une entreprise respecte cette norme, elle a le loisir d’étiqueter le produit « Biologique Canada ». Le respect de cette norme est confirmé au moyen d’une procédure de vérification. Un organisme de vérification s’assure que le producteur continue à respecter la norme en procédant à des contrôles.

Le Canada s’intéresse par ailleurs à la question non seulement en termes de production intérieure mais aussi en ce qui a trait aux importations. Pour qu’un produit importé au Canada puisse être présenté aux consommateurs comme un produit biologique, il faut qu’une procédure de contrôle ait été strictement appliquée.

[Français]

**La sénatrice Bellemare :** Vous suivez donc le processus dans toutes les provinces canadiennes.

**M. Mayers :** Oui.

**La sénatrice Bellemare :** C’est votre agence qui s’occupe de cela?

**M. Mayers :** C’est cela.

**La sénatrice Bellemare :** Les budgets associés sont-ils importants?

[Traduction]

**M. Mayers :** On ne va pas jusqu’à détailler le budget de vérification des produits biologiques dans notre Budget principal des dépenses. Ce programme est assuré par des tiers qui se chargent de la vérification et qui sont contrôlés par l’Agence canadienne d’inspection des aliments.

[Français]

**La sénatrice Bellemare :** Dans vos propos liminaires, on remarque que, depuis 2011, les dépenses ont diminué dans votre secteur. Vous avez dit que vous vouliez rencontrer les objectifs de participation à la réduction du déficit, d’une part, en augmentant l’efficacité et, d’autre part, en réduisant certains services.

Quelle est la part de l’efficacité en comparaison de la réduction de services? Est-ce moitié-moitié ou un tiers, deux tiers? En ce qui concerne la réduction des services en quoi consistent-elles?

[Traduction]

**M. Everson :** Quelques exemples vous feront peut-être mieux comprendre la chose.

As I mentioned, about half the reductions are what we term “administrative reductions,” and those are really efficiency oriented.

A concrete example is that we share the same building in Ottawa, it is the national headquarters, so we merge activities like security, commissionaires, that type of thing. It is not a lot of money, but an important step forward. By reducing some of the executive structure in other bodies we made other savings.

In other situations we recognize that other bodies should probably do the work and we should not. We have returned, for example, provincial meat inspection to the provinces where we had long-term contracts. That is the case in British Columbia, Saskatchewan and Manitoba.

Another small example is that we are no longer going to be involved in washing cars in Port aux Basques and Argentia, although we will continue to provide an inspection service. That will be done through another party.

It is very much focused on administrative savings first, and alignment to mandate would be the second theme. We are getting out of things that should be done by someone else. Finally, we are looking to streamline certain service delivery activities.

[Translation]

**Senator Bellemare:** What is the efficiency percentage then?

**Mr. Everson:** Approximately 50 per cent.

**The Chair:** Senator Chaput, you have a question.

[English]

**Senator Chaput:** You said you returned meat inspection to the provinces and that was a saving for your department. How much money are we talking about here and how much money will it be for the provinces to ensure that the service is being given? We are talking about how much here?

**Mr. Everson:** It was relatively small for us. It was in the order of about \$4 million.

**Senator Chaput:** Per year?

**Mr. Everson:** Per year, yes, for all three provinces.

**Senator Chaput:** For all three provinces?

**Mr. Everson:** Yes.

**Senator Chaput:** Which provinces?

**Mr. Everson:** British Columbia, Saskatchewan and Manitoba.

**Senator Chaput:** Thank you.

Comme je l’ai indiqué, près de la moitié des réductions sont ce que nous appelons des « réductions administratives », et elles sont avant tout axées sur l’efficacité.

Je vais vous donner un exemple concret. Nous partageons le même édifice à Ottawa, c’est le siège de l’administration au niveau national, et nous fusionnons donc des activités telles que la sécurité ou le gardiennage. Cela ne représente pas beaucoup d’argent, mais c’est un bon début. En réduisant la structure de la haute administration au sein d’autres organismes, nous faisons d’autres économies.

Dans d’autres situations, nous nous rendons compte qu’il serait peut-être préférable que le travail soit fait par quelqu’un d’autre. C’est ainsi que nous avons restitué aux provinces les services provinciaux d’inspection de la viande lorsque nous avons des contrats à long terme. C’est le cas pour la Colombie-Britannique, la Saskatchewan et le Manitoba.

Incidentement, nous n’allons plus intervenir dans les opérations de lavage des wagons à Port-aux-Basques et à Argentia, même si nous continuerons à dispenser un service d’inspection. C’est un tiers qui s’en chargera.

Il s’agit avant tout de faire des économies sur le plan administratif, la révision de notre mandat ne viendra qu’en second lieu. Nous nous éloignons de certaines activités dont quelqu’un d’autre devrait se charger. Enfin, nous envisageons de rationaliser certaines activités de service.

[Français]

**La sénatrice Bellemare :** Quel est pourcentage alors pour ce qui est de l’efficacité?

**M. Everson :** Environ 50 p. 100.

**Le président :** Sénatrice Chaput, vous avez une question.

[Traduction]

**La sénatrice Chaput :** Vous nous dites que vous avez restitué l’inspection de la viande aux provinces et que cela a entraîné des économies pour votre ministère. Quelle est l’ampleur de ces économies et combien va-t-il en coûter aux provinces pour assurer ce service? De quel montant s’agit-il ici?

**M. Everson :** C’était relativement une petite somme en ce qui nous concerne. C’était de l’ordre de 4 millions de dollars.

**La sénatrice Chaput :** Par année?

**M. Everson :** Oui, par année, pour les trois provinces.

**La sénatrice Chaput :** Pour les trois provinces?

**M. Everson :** Oui.

**La sénatrice Chaput :** De quelles provinces s’agit-il?

**M. Everson :** La Colombie-Britannique, la Saskatchewan et le Manitoba.

**La sénatrice Chaput :** Je vous remercie.

[Translation]

**Senator Hervieux-Payette:** I am curious. A study group was chaired by Gaétan Lussier, a former deputy minister. In setting your priorities, did you draw on the report developed with the provinces, the industry, academia and the federal and provincial governments?

One of the tables that inspired me indicated that less research was being done than 25 or 30 years ago. It is less than half. What is the explanation for this constant decline over many years? It is not very high relative to Australia. How are research and development measured for genetically modified products and for basic research on food processing?

[English]

**Mr. Meredith:** That is a tough question. Referring back 20 or 30 years ago, we did science differently, and we can do it much more efficiently today. We have also taken steps to ensure we are not duplicating or crowding out the private sector.

If I refer back to Mr. McAlpine's testimony, investment by the private sector in R & D levels out at around \$80 million a year in around 2004. This is why we are looking at the policy, legal and regulatory environments to ensure we create an environment where innovation, research and development is incited and rewarded accordingly.

There are ways to do that. As I mentioned at the outset in response to Senator Buth's question about wheat, the sector is reorganizing itself and looking at a check-off system whereby the commodity producers contribute money to an organization which then leverages, partners up with others, to do science and research to benefit their commodities. There are evolutions happening there.

The department has become, over the course of Growing Forward and Growing Forward 2, quite adept at developing partnerships, what we call "clusters." That eliminates duplication among university and private sector R & D performers and us, but collaborating to create a critical mass of research and development dollars to advance the sector in a number of ways.

In Growing Forward we had 10 such clusters around commodities like dairy, poultry, beef, canola, flax, that kind of thing. We have initial indications, as I mentioned in my opening remarks, that we will have more. One of our programs is accepting applications in this area and getting quite a range of responses from industry because the model and partnership works.

[Français]

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Je suis curieuse. Une étude a été présidée par M. Gaétan Lussier, ancien sous-ministre. Pour déterminer vos priorités, vous êtes-vous inspiré du rapport mis au point avec les provinces, l'industrie, le monde universitaire et les gouvernements provinciaux et fédéraux?

Un des tableaux qui m'avaient inspirée était qu'on faisait moins de recherches qu'il y a 25 ou 30 ans. C'est moins de la moitié. Qu'est-ce qui explique cette baisse constante pendant plusieurs années? Ce n'est pas très élevé par rapport à l'Australie. Comment fait-on pour mesurer la recherche et le développement autant pour des produits génétiquement modifiés que pour des recherches fondamentales sur le traitement des aliments?

[Traduction]

**M. Meredith :** C'est une question difficile. Il y a 20 ou 30 ans, nous appliquions la science différemment, et nous sommes bien plus efficaces aujourd'hui. Nous avons pris par ailleurs des mesures pour ne pas faire double emploi avec le secteur privé et ne pas le gêner.

Pour en revenir au témoignage de M. McAlpine, les investissements faits par le secteur privé en matière de recherche et de développement ont plafonné à environ 80 millions de dollars par an vers 2004. C'est pourquoi nous étudions un cadre politique, juridique et réglementaire susceptible d'encourager et de bien récompenser l'innovation, la recherche et le développement.

Il y a des moyens pour y parvenir. Comme je l'ai indiqué dès le départ en réponse à une question posée par la sénatrice Buth au sujet du blé, le secteur est en pleine réorganisation et va se doter d'un mécanisme de cofinancement au terme duquel les producteurs de denrées versent de l'argent au sein d'une organisation qui bénéficie alors d'un effet de levier en formant des partenariats avec des tiers pour faire des expériences scientifiques et de la recherche au profit du secteur. La situation évolue.

Dans le cadre de Cultivons l'avenir et de Cultivons l'avenir 2, le ministère a bien su se doter de partenariats au sein de ce que nous appelons des « grappes de recherche ». Cela supprime les chevauchements entre la R-D menée par les universités, le secteur privé et nous-mêmes, mais cette collaboration permet d'atteindre une masse critique en matière de financement de la recherche et du développement de manière à faire progresser notre secteur dans un certain nombre de domaines.

Le programme Cultivons l'avenir comportait 10 grappes de recherche de ce type dans des secteurs tels que le lait, la volaille, la viande de bœuf ou le lin. Tout nous laisse prévoir, comme je l'ai indiqué dans mon exposé, qu'il y en aura d'autres. Dans le cadre de l'un de nos programmes, nous acceptons les demandes présentées à cette fin, et les réactions de l'industrie sont très positives, car ce modèle de partenariat donne de bons résultats.

We might be spending fewer dollars in a particular sector, but the dollars are leveraging more science, because we are doing it more efficiently, and leveraging private sector and university investment.

[Translation]

**Senator Hervieux-Payette:** I do not think you are doing a bad job in view of the fact that the budgets could be higher. We and the government grant the budgets. You do what you can with what you have.

However, more research could be done. To give you an example, we compared pork production in Quebec with that of Denmark. In that country, sows yield more piglets and the product costs less to produce than here. That is really an example that we should follow. The best part is that it did not involve hundreds of millions of dollars in grants. So something is not right.

If it works elsewhere, we should change the way we do things. As a taxpayer, because you also work on grants in the hog sector, if costs were lower, we could invest in research rather than hog breeding.

I believe we could improve our performance after examining and clearly explaining these kinds of specific examples.

**The Chair:** Do you have any comments?

[English]

**Mr. Meredith:** I do not disagree that investment in the research and development sector is important. In fact, we have a program that we are currently looking at extending, in collaboration with the Canadian hog sector, to look at two things. First, we are developing biosecurity standards and practice. One of the major issues of cost is mortality and disease in hogs, things like a particular disease called circovirus.

We invested in developing and deploying vaccines for circovirus, developing biosecurity standards and practices, which are now being deployed throughout the country, and then investing money in long-term research and development in genetics, disease control and other areas where we can really get the sector back on a competitive footing.

I would agree with you. I neglected to mention an aspect of your first question, senator, which was how we measure R & D and the success of R & D. One of the measures is return on investment. How much value do you bring back to the sector for every dollar that you invest in research and development? Depending on the study and on the particular sector, we are getting results of anywhere from \$24 for one dollar invested to \$40 in value to the sector for every dollar invested. This is a pattern that has been repeated again and again by a number of

Il se peut que nous dépensions moins d'argent dans un secteur donné, mais que nous obtenions par effet de levier davantage d'activités scientifiques, parce que nous sommes plus efficaces et que nous attirons plus d'investissements du secteur privé et des universités.

[Français]

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Je ne considère pas que vous faites du mauvais travail, compte tenu que les budgets pourraient être plus élevés. C'est le gouvernement et nous qui octroyons les budgets. Vous faites ce que vous pouvez avec ce que vous avez.

Cependant, on pourrait faire plus de recherche. Pour vous donner un exemple, on a comparé la production porcine au Québec à celle du Danemark. Dans ce pays, la truie donne plus de petits cochons et le produit coûte moins cher à produire qu'ici. C'est vraiment un exemple à suivre. Le plus beau de l'histoire est qu'il n'y avait pas des centaines de millions de dollars de subventions. Alors quelque chose ne va pas.

Si cela fonctionne ailleurs, on devrait changer notre façon de faire les choses. En tant que payeur de taxes, car vous travaillez aussi sur la question des subventions dans le domaine porcin, si les coûts sont moindres, on pourrait investir des fonds dans la recherche plutôt que dans l'élevage de porcs.

Je crois, après avoir pris connaissance de tels exemples précis, bien expliqués, qu'on pourrait améliorer nos performances.

**Le président :** Avez-vous des commentaires?

[Traduction]

**M. Meredith :** Je ne disconviens pas que les investissements dans le secteur de la recherche et du développement sont importants. Nous avons d'ailleurs un programme dont nous cherchons actuellement à étendre l'application, en collaboration avec le secteur canadien du porc, et qui porte sur deux choses. Tout d'abord, nous sommes en train de mettre au point des normes et des pratiques biosécuritaires. L'un des grands enjeux en matière de coûts est celui de la mortalité et des maladies porcines, notamment ce que l'on appelle le circovirus porcin.

Nous avons fait des investissements pour élaborer et appliquer des vaccins du circovirus, mettre au point des normes et des pratiques en matière de biosécurité, que l'on retrouve désormais dans tout le pays, et affecter des crédits à la recherche et au développement à long terme en matière de génétique, de contrôle des maladies et dans d'autres domaines pour retrouver une véritable compétitivité dans ce secteur.

J'en conviens avec vous. J'ai oublié de traiter l'un des volets de votre première question, madame la sénatrice, à savoir comment mesurer la R-D et en évaluer le succès. L'un des critères de mesure est celui du rendement des investissements. Quel est le rendement au sein du secteur de chaque dollar investi dans la recherche et le développement? Selon l'étude et le secteur envisagés, nous obtenons, pour chaque dollar investi, un rendement se situant entre 24 et 40 \$. C'est un résultat qui a été reproduit à maintes reprises par un certain nombre d'établissements universitaires, qui

academic institutions that find that an investment of a dollar in R & D is one of the highest payback areas. That is one way we measure ourselves and our success.

**Senator McInnis:** I have a question for the Canadian Food Inspection Agency. The following is one of your priorities in 2013:

An increased focus on prevention will provide an opportunity to reduce risks to human and ecosystem health.

Aquaculture is a growing industry, particularly in Atlantic Canada. Infectious Salmon Anaemia, commonly known as ISA, has been found in a number of salmon. Hundreds of thousands have been culled, and then it is reported that they were seen to be, all of a sudden, fine for human consumption. I know that your department has a lot of scientists and researchers and so on. What is correct? Is it safe for human consumption or is it not?

**Mr. Mayers:** The short answer is that, indeed, any products that go into the marketplace are safe for consumption. In addition to the short answer, there is some explanation that I think is important for you, honourable senators, and, indeed, for Canadians. Infectious Salmon Anaemia is a fish disease. It represents no risk to humans because it cannot be transmitted to humans. That said, it is a disease of fish. The Canadian Food Inspection Agency's response in a disease situation — when Infectious Salmon Anaemia is identified — is quick. We respond very quickly, in those situations, to quarantine affected fish. Infected fish are culled, as you have noted.

However, in a facility where there are multiple pens, we undertake significant surveillance after that first response. We respond quickly because we want to remove the source of infection, and that is why we cull. Once that culling has taken place, we are looking at the entire facility and assessing the fish. If pens in the facility had the potential to be exposed but show no evidence of the disease, then, because, first, it does not represent a risk to consumers; and second, the fish are not diseased, those fish can go to market. The Food and Drugs Act clearly precludes introducing a diseased animal into the food supply, and so, in the context of your question, certain fish associated with a facility that experienced ISA were permitted to go to market. Those were not diseased animals. We would not permit diseased animals to be processed for human food. The Food and Drugs Act precludes that.

**Senator McInnis:** Within the pen, you could have as many as 600,000, how do you determine this?

constatent que la R-D est l'un des secteurs dans lesquels les investissements sont le plus rentables. C'est là une façon de nous évaluer et de mesurer notre réussite.

**Le sénateur McInnis :** J'ai une question à poser à l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Voici l'une de vos priorités pour 2013 :

Continuer de mettre l'accent sur la prévention de manière à minimiser les risques du point de vue de la santé publique et de la protection de l'écosystème.

L'aquaculture est un secteur en plein essor, notamment dans la région de l'Atlantique du Canada. L'anémie infectieuse du saumon, appelée communément AIS, touche un grand nombre de saumons. Des centaines de milliers d'entre eux ont dû être éliminés alors qu'on nous apprend soudainement qu'ils sont propres à la consommation humaine. Je sais que votre ministère peut compter sur un grand nombre de scientifiques et de chercheurs. Où est la vérité? Peuvent-ils ou non être consommés sans danger.

**M. Mayers :** Pour faire court, je vous répondrai en vous disant que tout ce qui est mis sur le marché est propre à la consommation. Par ailleurs, il me paraît justifié de donner quelques explications supplémentaires aux honorables sénateurs et en fait à l'ensemble de la population canadienne. L'anémie infectieuse du saumon est une maladie des poissons. Elle ne présente aucun danger pour les humains parce qu'elle ne peut leur être transmise. Cela dit, c'est une maladie qui touche les poissons. En cas de maladie — lorsqu'on décèle l'anémie infectieuse du saumon — l'Agence canadienne d'inspection des aliments réagit rapidement. Nous réagissons rapidement dans ce cas en plaçant en quarantaine les poissons qui sont touchés. Les poissons malades sont éliminés, comme vous l'avez signalé.

Toutefois, lorsque les poissons sont parqués dans différents enclos, nous exerçons un contrôle strict à la suite de cette première intervention. Nous réagissons rapidement parce que nous voulons supprimer la source d'infection, et c'est pourquoi les poissons sont éliminés. Une fois que nous avons procédé à cette élimination, nous examinons l'ensemble de l'installation et nous évaluons la santé des poissons. Si les parcs de l'installation risquent d'être menacés mais ne donnent pas de signe de maladie, étant donné tout d'abord qu'ils ne présentent pas de risque pour les consommateurs et, en second lieu, parce que les poissons ne sont pas malades, ces poissons peuvent être mis sur le marché. La Loi sur les aliments et drogues interdit que l'on introduise un animal malade dans la chaîne alimentaire et, par conséquent, pour répondre à votre question, certains poissons ayant un lien avec une installation touchée par l'AIS ont été autorisés à être commercialisés. Il ne s'agissait pas d'animaux malades. Nous ne permettrions pas que des animaux malades puissent être destinés à la consommation humaine. La Loi sur les aliments et drogues l'interdit.

**Le sénateur McInnis :** Un parc peut compter 600 000 poissons. Comment allez-vous faire la part des choses?

**Mr. Mayers:** In a facility, you will have more than one pen, so we would cull the entire pen, but we might not cull other pens if no disease is present. We are not culling only certain animals within a pen and allowing other animals from the same pen to go to market. That is simply not a practically achievable outcome. We would cull the entire pen where disease is present. We would assess other pens in the facility to see if disease is present, and, if disease is not present and provided that it is appropriate to do so, for example, that the fish are market size, then those fish might be permitted to go to market. However, at no time would we accept that a diseased animal would be processed for human food.

**Senator McInnis:** It will be an interesting discussion. The Senate is just commencing quite a massive study into aquaculture, really for first time because there are no real in-depth studies. I am sure we will have this discussion in the future. You can understand that we are talking about the shellfish industry, the pristine waters, the new markets where traceability of the shellfish is important, Asia in particular, where the waters of these fish are seen to be organic, clean and wholesome, and there are problems emanating out of this because there is uncertainty with respect to ISA. There is a lot of work to do. I am sure you and I will have discussions on this, later on.

**Mr. Mayers:** I look forward to it.

Mr. Chair, if I could make a couple of clarifications. Infectious Salmon Anaemia is not a disease of shellfish; it is a disease of finfish. Nonetheless, the points you raise in terms of the potential for uncertainty are important to us as well.

**Senator McInnis:** I know they are.

**Mr. Mayers:** It is important to get the message out with respect to consumer protection. It was important to note that, when that ISA event occurred, there was a lot of misinformation circulating in the media, for example, the view that the United States barred entry of the animals that were processed. Indeed, they did not. In fact, the Food and Drugs Administration in the U.S. went so far as to issue a release to make clear that it considered the measures that Canada was taking to be appropriate. Indeed, they saw no risk related to those fish.

**Senator McInnis:** Perception can sometimes be reality.

**Mr. Mayers:** Understood.

**Senator De Bané:** Your department is one of the oldest in Canada, I think, established in 1868. Today, you represent over \$100 billion in our GDP. The government has decided on a policy that I think is absolutely important to expand our markets. Our domestic population is small. We should try to negotiate free trade agreements with other countries, particularly with Europe. I

**M. Mayers :** Une installation comprend plusieurs parcs, et nous allons donc éliminer l'intégralité d'un parc mais pas nécessairement les autres s'il n'y a aucune trace de maladie. Nous ne procédons pas à l'élimination de certains poissons à l'intérieur d'un parc tout en autorisant que les autres puissent être mis sur le marché. Ce n'est pas possible dans la pratique. En cas de maladie, nous éliminons l'intégralité du parc. Nous analysons ensuite les autres parcs de l'installation et, s'il n'y a pas de maladie, et à condition que ce soit possible, si les poissons sont de taille suffisante pour être mis sur le marché, on autorise la commercialisation. Toutefois, il n'est pas question d'accepter qu'un animal malade puisse être destiné à la consommation humaine.

**Le sénateur McInnis :** Voilà une discussion intéressante. Le Sénat vient de se lancer dans une étude assez approfondie de l'aquaculture, c'est en fait une première étant donné qu'il n'y a pas vraiment d'étude de fond sur le sujet. Il vous faut comprendre que nous allons évoquer l'industrie des mollusques et des crustacés, la pureté des eaux, les nouveaux marchés sur lesquels la traçabilité des mollusques et des crustacés est importante, notamment en Asie, où l'on considère que les eaux dans lesquelles évoluent ces poissons sont pures et non contaminées, alors que des difficultés apparaissent en raison des incertitudes dues à l'AIS. Il reste beaucoup à faire. Je suis sûr que nous en reparlerons tous deux plus tard.

**M. Mayers :** Je suis tout disposé à le faire.

À titre de précision, monsieur le président, l'anémie infectieuse du saumon n'est pas une maladie qui touche les mollusques et les crustacés; elle s'attaque aux poissons. Il n'en reste pas moins que les problèmes éventuels que vous évoquez sont tout aussi importants en ce qui nous concerne.

**Le sénateur McInnis :** J'en connais l'importance.

**M. Mayers :** Il est important de faire passer le message pour la protection du consommateur. Il convient de signaler que lorsque l'AIS est apparue, beaucoup de fausses nouvelles ont couru dans les médias, notamment que les États-Unis avaient bloqué l'importation des animaux commercialisés. Ce n'est pas ce qui s'est passé. Dans la pratique, la Food and Drugs Administration aux États-Unis a été jusqu'à diffuser un communiqué attestant que les mesures prises par le Canada étaient jugées acceptables. Elle ne voyait par conséquent aucun risque lié à la consommation de ces poissons.

**Le sénateur McInnis :** L'impression est parfois conforme à la réalité.

**M. Mayers :** C'est entendu.

**Le sénateur De Bané :** Votre ministère est l'un des plus anciens du Canada, je pense, puisqu'il a été créé en 1868. De nos jours, les activités que vous administrez représentent plus de 100 milliards de dollars de notre PIB. Le gouvernement a choisi une politique qui me paraît essentielle pour accroître nos débouchés. Nous n'avons pas une grosse population. Nous devons nous efforcer de

understand that the main characteristic of the new policy is not to react to changes but to forecast what is coming, to innovate instead of reacting.

Do you think that what you have in place at the moment will bring to the farmers and to the food industry — because they are the two pillars — the support they need to become even more competitive on the world stage?

We are already an important trader in food and agriculture but, if we want to achieve free trade with other countries, we should do even more. Can you advise our committee if you are confident that you can bring the agriculture and agri-food sector to a new level so that the government, when it looks with a wider perspective, can negotiate with other countries, or if your department is the fragile one that could prevent the conclusion of free trade agreements?

**Mr. Meredith:** Senator, that is quite an astute question. It is something that we ask ourselves continuously. I think your premise is exactly right, that Canada is a small country and the market for food will grow incrementally with population, which is maybe 1 or 2 per cent annually. Globally, the demand for food, as I mentioned earlier, will explode and present Canadians farmers with enormous opportunities. In terms of the role of government, it is really to facilitate.

If you are asking if I have confidence in Canadian producers, I do — 100 per cent. They have shown to be the most entrepreneurial of Canadians in terms of developing new products and tackling new markets.

There are a couple of things that we are doing as a government. You mentioned the comprehensive free trade agreement efforts with Europe. We also have the Trans-Pacific Partnership, which is a market of nearly 700 million people and a \$21 trillion GDP. This government has recognized that we need to develop global market agreements and global trade agreements and has so far struck agreements with a number of countries and continues to open up new avenues. From the farming or the agricultural sector point of view, that is a highly important risk management strategy so you are not dependent on one market. You diversify your markets. You reduce your risk. Of course, growth in the sector is highly dependent on access to these markets.

The other thing, though, that the minister has made a very high priority is something called the Market Access Secretariat. I will illustrate for you what happens. The United States makes a rule up about country of origin labelling. That means that our producers in beef and pork are suddenly discriminated against, and exports plunge. The Market Access Secretariat is there to challenge the Americans, to work with them to readjust that particular decision and, if we cannot do it collaboratively, to

négocier des accords de libre-échange avec d'autres pays, notamment en Europe. Je comprends que la nouvelle politique n'a pas pour but de s'adapter aux changements mais d'orienter l'avenir, d'innover au lieu de réagir.

Considérez-vous que les mesures que vous avez actuellement mises en place vont conférer aux agriculteurs et à l'industrie alimentaire — parce que ce sont les deux piliers du secteur — la protection dont ils ont besoin pour mieux exercer leur concurrence sur la scène mondiale?

Nous sommes d'ores et déjà un acteur important sur le marché des produits alimentaires et agricoles, mais si nous voulons instaurer un libre-échange avec d'autres pays, nous devons en faire encore davantage. Pouvez-vous indiquer à notre comité si vous êtes en mesure d'aider le secteur agricole et agroalimentaire à atteindre un autre palier pour que le gouvernement, lorsqu'il examine l'ensemble de la situation, puisse négocier avec d'autres pays, ou est-ce que votre ministère est le maillon faible susceptible d'empêcher la signature d'accords de libre-échange?

**M. Meredith :** Sénateur, voilà une question judicieuse. Nous nous la posons constamment. Je pense que votre hypothèse est exacte, que le Canada est un petit pays et que le marché des produits alimentaires va augmenter régulièrement avec la population, soit éventuellement de 1 ou 2 p. 100 par an. Au niveau mondial, comme je l'ai indiqué précédemment, la demande de produits alimentaires va s'accélérer et offrir d'énormes débouchés aux agriculteurs canadiens. Le rôle du gouvernement est effectivement d'accompagner cette évolution.

Vous me demandez si je fais confiance aux producteurs canadiens — oui, totalement. Ils se sont montrés les meilleurs chefs d'entreprise au Canada lorsqu'il s'est agi de mettre au point de nouveaux produits et de trouver de nouveaux débouchés.

Notre gouvernement a pris quelques initiatives. Vous avez évoqué les projets d'accords globaux de libre-échange avec l'Europe. Il y a aussi le Partenariat transpacifique, qui porte sur un marché de près de 700 millions d'habitants et un PIB de 21 billions de dollars. Notre gouvernement a pris conscience du fait qu'il nous fallait passer des accords internationaux de commerce et de mise en marché et a réussi jusqu'à présent à passer des accords avec un certain nombre de pays tout en étudiant de nouveaux débouchés. Du point de vue des exploitations et du secteur agricole, il s'agit là d'une stratégie de gestion des risques extrêmement importante car on ne dépend plus d'un seul marché. Les marchés sont diversifiés. Les risques en sont réduits. Bien évidemment, la croissance du secteur est fortement tributaire de l'accès à ces marchés.

Il y a aussi, néanmoins, ce Secrétariat à l'accès aux marchés, dont le ministre a fait sa grande priorité. Je vais vous expliquer ce qui se passe. Les États-Unis adoptent un règlement concernant l'étiquetage du pays d'origine. Il s'ensuit que nos producteurs de viande de bœuf et de porc font soudainement face à une discrimination et que nos exportations s'écroulent. Le secrétariat à l'accès aux marchés est là pour contester cette mesure et pour collaborer avec les États-Unis afin qu'ils modifient

pursue it at the WTO, which we have done successfully. Hopefully we will know in the next couple of weeks if the Americans will comply with the WTO rule.

Another example comes from Senator Buth's former sector, working in canola, where the Chinese shut down our market due to suspicions or concerns about a disease called "blackleg." The government, including CFIA and my colleagues at DFAIT, Agriculture Canada, immediately begin to work with the Chinese authorities, in this case CFIA and ourselves working with the Chinese to do research to demonstrate the safety of the product. Most recently, that resulted in access to another canola processor in China worth about 1 million tons of seed exports. That kind of collaboration between industry, our colleagues and governments makes sure that when we run into roadblocks like that, that we quickly engage officials with science-based decision-making to reopen markets.

You have a number of things happening. You have proactive investments helping farmers adjust and compete better. That is Growing Forward 2. You have market access, which is an issue-by-issue effort. You have a global or comprehensive effort by the government in opening up markets through free trade agreements.

**Senator Duffy:** Thank you, gentlemen, for coming. I want to pick up on an issue raised by my colleague Senator McInnis from Sheet Harbour, if I have it correct. Earlier in your testimony, you said that food safety is your top priority and will not be compromised by any changes in your budget framework.

Mr. Mayers, across the hall in the Agriculture Committee, we are also looking at the question of food safety and, in particular, traceability. How close are we, in your view, should something happen that is untoward as we have seen in the past, to the situation where we are able to trace it from farm to fork, or in this case, from the fish pen to the supermarket?

**Mr. Mayers:** Canada has made great strides in terms of its traceability framework. My colleagues from Agriculture and Agri-Food Canada may want to add to my remarks, because the Canadian Food Inspection Agency and Agriculture and Agri-Food Canada have worked closely with the industry in advancing the development of a framework for traceability. Most of that work to date has been in the terrestrial sector, in terms of livestock, where we have made great progress.

That said, we recognize that an effective traceability system represents a competitive advantage for Canada, and so there is that broad interest. We are not yet there. In terms of your question as it relates to fish pen to market in terms of tracing, we

cette décision, ou encore, si toute collaboration est impossible, pour tenter des poursuites devant l'OMC, ce que nous avons fait avec succès. Il faut espérer que nous saurons dans deux semaines si les Américains vont respecter la réglementation de l'OMC.

Il y a un autre exemple qui nous vient de l'ancien secteur de la sénatrice Buth, celui du canola, les Chinois ayant fermé leur marché à nos produits parce qu'ils craignaient une maladie dite du « charbon bactérien ». Le gouvernement, notamment l'ACIA et mes collègues du MAECI et d'Agriculture Canada, ont immédiatement entrepris de collaborer avec les autorités chinoises, en l'espèce l'ACIA et nous-mêmes travaillant de concert avec les Chinois pour apporter la preuve de la salubrité du produit. Tout récemment, cela s'est traduit par l'accès à un autre transformateur de canola en Chine à concurrence d'environ un million de tonnes de semences exportées. Grâce à cette collaboration entre l'industrie, nos collègues et les gouvernements, nous réussissons à éviter ce genre d'obstacles en mobilisant des responsables ayant une formation scientifique pour obtenir la réouverture des marchés.

Il se produit beaucoup de choses. Des projets dynamiques d'investissement aident les agriculteurs à s'adapter et à être plus concurrentiels. Il y a Cultivons l'avenir 2. Il y a la recherche de débouchés dans chacun des secteurs. Il y a un effort d'ensemble amenant le gouvernement à ouvrir les marchés au niveau mondial grâce à des accords de libre-échange.

**Le sénateur Duffy :** Merci, messieurs, d'être venus. Je vais reprendre une question qui, si j'ai bien compris, a été soulevée par mon collègue le sénateur McInnis de Sheet Harbour. Tout à l'heure, au cours de votre témoignage, vous avez déclaré que la salubrité des aliments était votre grande priorité et qu'elle ne serait pas remise en cause par les changements budgétaires susceptibles d'être apportés.

Monsieur Mayers, de l'autre côté du couloir, au sein du comité de l'agriculture, nous nous posons aussi la question de la salubrité des aliments et, plus particulièrement, de leur traçabilité. Si une catastrophe se produisait comme nous l'avons vu par le passé, est-on bien en mesure à votre avis de suivre à la trace le produit depuis l'exploitation agricole jusqu'à l'assiette du consommateur ou, dans le cas qui nous occupe, depuis le parc de la pisciculture jusqu'au supermarché?

**M. Mayers :** Le Canada a fait d'énormes progrès pour ce qui est de la traçabilité. Mes collègues d'Agriculture et Agroalimentaire Canada pourront venir compléter mes observations, parce que l'Agence canadienne d'inspection des aliments et Agriculture et Agroalimentaire Canada ont collaboré étroitement avec l'industrie pour obtenir une meilleure traçabilité. La majeure partie de ces travaux ont porté sur le bétail élevé dans nos campagnes, et nous avons réalisé là de grands progrès.

Cela dit, nous reconnaissons qu'un bon système de traçabilité offre un avantage concurrentiel au Canada, et c'est pourquoi il éveille un grand intérêt. Nous ne sommes pas encore parvenus à nos fins. Pour ce qui est de votre question touchant la traçabilité

do not yet have the means to provide that, but we have that solid foundation in terms of an effective traceability system that can then be implemented as we move through sector by sector, which is necessary because they are each different.

**Senator Duffy:** I gather that is the plan. On the conflict that some people have suggested exists between the agriculture promotion side of Agriculture Canada and the protection of the public side of CFIA, we have now discovered that you are sharing commissioners. How can you have an arm's-length relationship? How do you operate to make sure that somehow you are not contaminated?

**Mr. Mayers:** I would hesitate to characterize it as "contaminated."

**Senator Duffy:** One by the other.

**Mr. Mayers:** There is an important relationship but a very clear distinction in terms of mandates. Where this issue of conflict is most often raised is in the context of issues like market access. We are clear with respect to the Canadian Food Inspection Agency's role in our market access activities, and that is to defend the Canadian system of control. We are not promoting the product. What we are doing is demonstrating to a trading partner that Canada's controls, which they can rely on in terms of the safety of the products, are sound. The example that Mr. Meredith used in terms of blackleg and canola is an excellent one. We have a solid suite of controls and interventions that the Canadian Food Inspection Agency is proud to defend to a trading partner. What we are not doing is we are not at the same time seeking to have another country make choices with respect to canola. Our colleagues in AAFC are well placed to explain the benefits of Canadian canola.

**Senator Duffy:** It affects domestic consumers as well.

**Mr. Mayers:** Absolutely.

**The Chair:** Honourable senators, as Senator Duffy has pointed out, the clock is not being friendly with us this evening, but that is because of the very good witnesses we have. We had a lot of interesting questions. The good news is that, as a committee, we are focusing on Agriculture and Agri-Food Canada this year, so we will be inviting you back again for Supplementary Estimates (A). Most likely we will have those before the end of June. We will be seeing you within a month probably.

I have four senators who have asked to pose questions on round two. I would ask you as witnesses to make note of the questions and provide us with written answers.

des poissons élevés dans des parcs piscicoles, nous n'avons pas encore les moyens de l'assurer, mais nous disposons d'une bonne base devant nous permettre de mettre en place de bons mécanismes de traçabilité lorsque nous interviendrons secteur par secteur, ce qui est indispensable car la situation est chaque fois différente.

**Le sénateur Duffy :** J'imagine que c'est le but. Certains avancent qu'il y a un conflit en matière agricole entre le côté promotionnel d'Agriculture Canada et la protection du public dont se charge l'ACIA, mais nous savons désormais que vous avez des commissaires en commun. Comment faites-vous pour maintenir des relations indépendantes? Que faites-vous pour éviter qu'il y ait en quelque sorte un mélange des genres?

**M. Mayers :** J'hésiterai à parler de mélange des genres.

**Le sénateur Duffy :** Que l'un influence l'autre.

**M. Mayers :** Les liens sont importants mais les mandats ne sont pas du tout les mêmes. Là où ils entrent le plus souvent en conflit, c'est sur des questions telles que l'accès aux marchés. Nous indiquons clairement, lorsqu'il s'agit d'accéder aux marchés, que l'Agence canadienne d'inspection des aliments a pour rôle de défendre les mécanismes canadiens de contrôle. Nous ne faisons pas la promotion des produits. Nous apportons la preuve aux partenaires commerciaux du Canada de la bonne marche de nos mécanismes de contrôle, sur lesquelles ils peuvent s'appuyer pour s'assurer de la salubrité des produits. L'exemple cité par M. Meredith concernant le charbon bactérien et le canola est excellent. Nous avons tout un ensemble de moyens de contrôle et d'intervention dont l'Agence canadienne d'inspection des aliments est fière de faire la promotion auprès de nos partenaires commerciaux. Toutefois, nous ne nous chargeons pas d'orienter les choix d'un autre pays concernant le canola. Nos collègues d'AAC sont bien placés pour exposer les avantages du canola canadien.

**Le sénateur Duffy :** Cela concerne aussi les consommateurs du Canada.

**M. Mayers :** Bien évidemment.

**Le président :** Honorables sénateurs, comme l'a fait remarquer le sénateur Duffy, le temps passe trop vite ce soir, mais c'est parce que nous avons de très bons témoins. Nous avons abordé de nombreuses questions intéressantes. La bonne nouvelle, c'est que notre comité va s'intéresser en particulier cette année à Agriculture et Agroalimentaire Canada, de sorte que nous allons vous réinviter lors de l'examen du Budget supplémentaire des dépenses (A). Ce budget devrait nous être présenté avant la fin juin. Nous nous verrons donc probablement dans un mois.

J'ai sur ma liste quatre sénateurs qui ont demandé à poser des questions lors d'un deuxième tour. Je demanderai aux témoins de prendre note des questions et d'y répondre par écrit.

I would ask senators to only ask time-sensitive questions of Agriculture and Agri-Food Canada and the Canadian Food Inspection Agency, the representatives of which will not be back as soon. You may want to focus your questions that way. Please keep them succinct.

**Senator Black:** How will you measure success under Growing Forward 2?

[Translation]

**Senator Hervieux-Payette:** With respect to the inspection of foreign foods, I would like to know the costs and number of people who are affected in and outside Canada. The fact remains that other provinces are still involved even though three provinces have withdrawn.

When we receive fish, fruit and vegetables from China, does irradiation play a role in your inspection? Because I cannot believe that not all fresh foods are treated when they arrive here from 8,000 kilometres away.

[English]

**Senator Chaput:** My question has to do with meat inspections being returned to provinces again. I would like to know what you mean by “inspections” in terms of what kind of inspections they will be. Is it equipment, meat, hygiene, et cetera?

Also, will these inspections be standardized across each province or are they regulated by the province?

**Senator De Bané:** Is the scientific team of Agriculture and Agri-Food Canada the most important scientific establishment of the federal government?

**The Chair:** Thank you. This has been a most interesting evening, and there have been a lot of very interesting questions. I wish we could continue our discussion, though we may well be able to in regard to Supplementary Estimates (A). Thank you to our witnesses from Agriculture and Agri-Food Canada and the Canadian Food Inspection Agency.

I apologize to our witnesses from the Department of Finance Canada for the delay in getting under way. You saw all the excitement we had with respect to Agriculture and Agri-Food Canada, so you can expect that that interest will continue in this session, as well.

[Translation]

Honourable senators, we continue our study of the 2013-14 Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2014.

Je demande aux sénateurs de poser sans perdre de temps leurs questions à Agriculture et Agroalimentaire Canada ainsi qu'à l'Agence canadienne d'inspection des aliments, dont les représentants ne reviendront pas aussi tôt. Il vous est loisible d'orienter vos questions en ce sens. Veuillez faire court.

**Le sénateur Black :** Comment allez-vous mesurer le succès de Cultivons l'avenir 2?

[Français]

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Concernant l'inspection des aliments qui viennent de l'étranger, j'aimerais connaître les coûts et le nombre de personnes qui sont affectées tant pour le Canada que pour l'étranger. Même s'il y a trois provinces qui se sont retirées, il reste quand même que d'autres provinces y sont toujours.

Quand on reçoit du poisson, des fruits, des légumes de la Chine, est-ce que la question de l'utilisation de l'irradiation joue un rôle dans votre inspection? Parce que je ne peux pas croire que tous les aliments frais ne sont pas traités pour arriver ici, 8 000 kilomètres plus loin.

[Traduction]

**La sénatrice Chaput :** Ma question porte à nouveau sur la restitution aux provinces des services d'inspection de la viande. J'aimerais savoir ce que vous entendez par « inspection » et en quoi cela consiste. S'agit-il de l'équipement, de la viande, de l'hygiène ou d'autre chose?

Par ailleurs, est-ce que ces inspections vont être uniformisées à l'échelle des provinces ou est-ce que chacune d'entre elles aura sa propre réglementation?

**Le sénateur De Bané :** Est-ce que l'équipe scientifique qui travaille au sein d'Agriculture et Agroalimentaire Canada constitue le principal service scientifique du gouvernement fédéral?

**Le président :** Je vous remercie. Ce fut une excellente soirée et l'on a abordé des questions particulièrement intéressantes. J'aimerais poursuivre notre entretien, même si nous en aurons vraisemblablement la possibilité lors de notre examen du Budget supplémentaire des dépenses (A). Je remercie nos témoins d'Agriculture et Agroalimentaire Canada ainsi que de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Je demande à nos témoins du ministère des Finances Canada de nous excuser de les faire comparaître en retard. Vous avez vu avec quel intérêt nous avons écouté les représentants d'Agriculture et Agroalimentaire Canada et tout nous laisse supposer qu'il en sera de même pour vous.

[Français]

Honorables sénateurs, nous poursuivons notre étude du Budget principal des dépenses de 2013-2014 pour l'exercice se terminant le 31 mars 2014.

[English]

In our second session this evening, we are pleased to welcome a number of officials from the Department of Finance Canada. Some of the officials are seated at the table and others are in the audience and will be called to the table if necessary. We have been through that when we have done budget implementation bills, as well, and I think I see some of our colleagues from that experience, which may be repeated fairly soon.

We welcome Sherry Harrison, Assistant Deputy Minister, Corporate Services Branch, who will be delivering the opening comments on behalf of the Department of Finance Canada this evening. Accompanying Ms. Harrison at the table are Diane Laflour, Director General, Financial Sector Branch; Brian Pagan, Director, Fiscal Policy, Economic and Fiscal Policy Branch; and Chantal Maheu, General Director, Federal-Provincial Relations and Social Policy Branch.

[Translation]

**Sherry Harrison, Assistant Deputy Minister, Corporate Services Branch, Department of Finance Canada:** My name is Sherry Harrison and I am the Assistant Deputy Minister responsible for Corporate Services at the Department of Finance. Departmental officials are with me today to help answer your questions on the 2013-14 Main Estimates for the Department of Finance.

The overarching priority of the Department of Finance for 2013-14 is to manage the return to balanced budgets over the medium term. In doing so, the department will focus on four operational priorities.

[English]

First, effective management of the fiscal framework includes responsible management of the federal budget and the federal debt; ensuring the stability of the financial services sector; and continuing to improve the integrity of Canada's tax system.

Second, sustainable economic growth requires sound macroeconomic, tax and structural policies that support the drivers of productivity and growth: business investment and innovation, human capital formation, renewed public infrastructure, and a safe and sound financial system. The Department of Finance Canada will continue to play a leadership role by promoting measures that support competitiveness and business innovation; financial sector stability; training and skills development; and a competitive, efficient, fair and simple tax system.

[Traduction]

Au cours de la deuxième partie de notre séance de ce soir, nous sommes heureux d'accueillir un certain nombre de fonctionnaires du ministère des Finances Canada. Certains d'entre eux siègent à notre table et d'autres, qui sont assis parmi notre auditoire, viendront nous rejoindre si nécessaire. Nous sommes déjà passés par là lorsque nous avons examiné par ailleurs les projets de loi d'exécution du budget, et je crois apercevoir certains de mes collègues qui ont déjà fait l'expérience de cette procédure, qui pourrait se reproduire bientôt.

Nous souhaitons la bienvenue à Sherry Harrison, sous-ministre adjointe, Direction des services ministériels, qui commencera ce soir par faire un exposé au nom du ministère des Finances Canada. À ses côtés, à la table, vous avez Diane Laflour, directrice générale, Direction du secteur financier; Brian Pagan, directeur, Politique budgétaire, Direction des politiques économiques et budgétaires; et enfin Chantal Maheu, directrice générale, Direction des relations fédérales-provinciales et de la politique sociale.

[Français]

**Sherry Harrison, sous-ministre adjointe, Direction des services ministériels, ministère des Finances Canada :** Je m'appelle Sherry Harrison et je suis la sous-ministre adjointe de la direction des services ministériels du ministère des Finances. Des représentants du ministère sont ici avec moi aujourd'hui afin de m'aider à répondre à vos questions concernant le Budget principal des dépenses du ministère des Finances pour 2013-2014.

La priorité générale du ministère des Finances pour 2013-2014 consiste à gérer le rétablissement de l'équilibre budgétaire à moyen terme. Ce faisant, le ministère mettra l'accent sur quatre priorités opérationnelles.

[Traduction]

La première priorité, soit la gestion efficace du cadre financier, comprend la gestion responsable du budget fédéral et de la dette fédérale, le maintien de la stabilité du secteur des services financiers et l'amélioration continue de l'intégrité du régime fiscal du Canada.

La deuxième priorité, visant une croissance économique durable, exige de solides politiques macroéconomiques, fiscales et structurelles qui soutiennent les facteurs de productivité et de croissance : les investissements des entreprises et l'innovation, la formation du capital humain, une infrastructure publique renouvelée et un système financier sain et sûr. Le ministère des Finances continuera d'exercer un leadership en favorisant l'adoption de mesures qui soutiennent la compétitivité et l'innovation en affaires, la stabilité du secteur financier, la formation et le développement des compétences et un régime fiscal concurrentiel, économiquement efficace, équitable et simple.

Third, sound social policy framework requires managing current and emerging pressures related to social policy and major transfer payment programs to ensure that those programs are sustainable and effective for all Canadians.

Fourth, effective international engagement requires active engagement with key economic partners on bilateral, regional and multilateral issues to leverage Canada's strengths and to promote Canada's interests. This effort includes promoting Canada's trade and investment interests, fostering effective and innovative aid policies aimed at reducing global poverty and working toward a more stable and secure international financial system.

In support of these priorities, these Main Estimates for 2013-14 total \$87.6 billion. Over 99 per cent of total departmental requirements, or \$87.5 billion, relate to statutory items that have already been approved by Parliament through enabling legislation. The statutory items are displayed in the estimates document for information purposes and will not be included in the appropriation bill.

Within the statutory forecasts, there is a net increase of \$2.4 billion over the 2012-13 Main Estimates, with the major contributing factors being a \$2.7 billion increase in transfer payments to the provinces and territories, resulting from the legislated funding formulae; a \$1.5 billion increase as a result of transitional assistance payments provided for under the comprehensive integrated tax coordination agreements with Quebec and Prince Edward Island; a \$1.3 billion decrease in interest on unmatured debt as a result of the interest estimate being revised to reflect the decrease in the average forecast of interest rates; a \$0.4 billion decrease in other interest costs as a result of the interest estimate being revised to reflect the decrease in the average long-term bond rate; a \$10 million increase for a payment to the International Bank for Reconstruction and Development for the development and implementation of pilot projects to demonstrate the role of innovative market incentives in agricultural-applied research; and a \$6.5 million increase for the purchase of domestic coinage, which reflects the savings identified as part of the spending review offset by net redemption and administration costs due to an accelerated profile of penny redemption rates as well as increased cost estimates for demand and metal price increases reflective of recent growth projections for overall coinage.

The voted grants and contributions include a decrease of \$210 million resulting from the cessation of payments to Export Development Canada for debt relief via the Paris Club.

La troisième priorité, concernant un cadre de politique sociale solide, exige la gestion des tensions courantes et nouvelles qui touchent la politique sociale et les principaux programmes de transfert pour s'assurer que ces programmes sont durables et efficaces pour tous les Canadiens.

La quatrième priorité, visant à assurer une mobilisation efficace sur la scène internationale, nécessite une participation active avec les principaux partenaires économiques quand il s'agit d'étudier les questions bilatérales, régionales et multilatérales pour mettre à profit les forces du gouvernement et promouvoir les intérêts du Canada. Cet effort consiste notamment à promouvoir les intérêts du Canada en matière de commerce et d'investissement, à favoriser des politiques d'aide efficaces et novatrices visant à réduire la pauvreté dans le monde et à travailler à un système financier international plus stable et plus sûr.

Le Budget principal des dépenses pour 2013-2014 totalise 87,6 milliards de dollars pour appuyer ces priorités. Plus de 99 p. 100 de l'ensemble des exigences ministérielles, soit 87,5 milliards de dollars, porte sur des postes législatifs qui ont déjà été approuvés par le Parlement par l'entremise de lois habilitantes. Ces postes sont affichés dans le document du budget à des fins d'information et ne feront pas partie du projet de loi de crédits.

Dans le cadre des prévisions législatives, il y a une augmentation nette de 2,4 milliards de dollars comparativement au Budget principal des dépenses de 2012-2013. Les principaux facteurs de cette augmentation sont une augmentation de 2,7 milliards de dollars en paiements de transfert aux provinces et territoires suite au mode de financement imposé par la loi; une augmentation de 1,5 milliard de dollars suite aux paiements d'aide à la transition offerts en vertu de l'entente intégrée globale de coordination fiscale avec le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard; une baisse de 1,3 milliard du taux d'intérêt de la dette non échue suite à la révision des montants estimatifs d'intérêt afin de tenir compte du fléchissement des taux d'intérêt prévus; une baisse de 0,4 milliard de dollars dans d'autres coûts d'intérêt suite à la révision des montants estimatifs d'intérêt afin de tenir compte du fléchissement de la moyenne des taux obligataires à long terme; une augmentation de 10 millions de dollars pour un paiement à la Banque internationale pour la reconstruction et le développement pour l'élaboration et la mise en œuvre de projets pilotes visant à démontrer le rôle des aiguillons novateurs du marché dans le domaine de la recherche appliquée en agriculture; une augmentation de 6,5 millions de dollars pour l'achat de la monnaie canadienne, ce qui tient compte des économies prévues dans l'examen des dépenses, et est compensé par les coûts nets de rachat et d'administration en lien avec l'accélération des taux de rachat du cent ainsi qu'avec les prévisions à la hausse de la demande et du prix des métaux et qui reflètent les récentes prévisions de croissance pour l'ensemble de la monnaie.

Les subventions et contributions votées comprennent une baisse de 210 millions de dollars suite à la cessation des paiements versés à Exportation et développement Canada pour l'allègement de la dette par l'entremise du Club de Paris.

The operating vote reflects a net increase of \$9.4 million over the previous Main Estimates. The increases are mainly due to a \$10 million increase for the department's relocation to 90 Elgin Street in 2014-15, \$6.8 million for government advertising programs; and \$1.2 million for collective bargaining. The increases were offset by decreases of \$4.2 million related to savings identified as part of the Budget 2012 spending review and \$4.4 million for various sunseting funding related to personal income tax initiatives, corporate finance and asset management, G20 framework working group, GST technical issues and maintaining the strength of Canada's financial system.

[Translation]

We would be pleased to address questions that the committee may have on these Main Estimates.

[English]

**The Chair:** Thank you very much. For clarification, you talked about the comprehensive integrated tax coordination agreement, and you referred to Quebec and Prince Edward Island, which is an outflow of money to those provinces. What happened to British Columbia and the money that went there? Has it started to come back yet? Have you netted that out or what has happened?

**Ms. Harrison:** The money coming back in is not reflected in the Main Estimates, which is a spending document. Those revenues will be reflected in the public accounts as revenue coming back.

**The Chair:** We do not see this as part of this account as a net?

**Ms. Harrison:** No.

**The Chair:** Thank you.

[Translation]

**Senator Hervieux-Payette:** Welcome, everyone. I am pleased to see we have a panel consisting of three women and a man.

In the third paragraph of your presentation, you talk about responsible management of the federal budget and the federal debt, ensuring the stability of the financial services sector and continuing to improve the integrity of Canada's tax system.

My interpretation of the government's operation is that \$3 billion has disappeared from the books as part of the responsible management of the federal budget and the federal debt.

Le crédit de fonctionnement tient compte d'une augmentation nette de 9,4 millions de dollars comparativement au Budget principal des dépenses précédent. Cette augmentation est principalement attribuable aux montants de 10 millions de dollars pour le déménagement du ministère ou 90, rue Elgin en 2014-2015, de 6,8 millions de dollars pour les programmes de publicité du gouvernement, et de 1,2 million de dollars pour les négociations collectives. Ces augmentations sont compensées par des baisses de 4,2 millions de dollars en lien avec les économies ciblées dans l'examen des dépenses du budget de 2012 et de 4,4 millions de dollars pour différents financements à élimination graduelle concernant les initiatives d'impôt sur le revenu des particuliers, le financement des entreprises et la gestion des biens, le groupe de travail sur le cadre du G20, les enjeux techniques en lien avec la TPS et l'assurance de l'intégrité du système financier canadien.

[Français]

Nous nous ferons un plaisir de répondre aux questions des membres du comité concernant ce Budget principal des dépenses.

[Traduction]

**Le président :** Je vous remercie. À titre de précision, vous avez évoqué une entente intégrée globale de coordination fiscale avec le Québec et l'Île-du-Prince-Édouard, qui donne lieu à des sorties d'argent en faveur de ces provinces. Qu'en est-il au sujet de la Colombie-Britannique et de l'argent versé dans cette province? A-t-on commencé à le rembourser? Avez-vous arrêté les comptes et que s'est-il passé en la matière?

**Mme Harrison :** Les montants d'argent qui nous sont retournés ne figurent pas au Budget principal des dépenses, qui est un document faisant état des dépenses. Ces recettes figureront dans les comptes publics au titre des sommes remboursées.

**Le président :** Cela ne vient pas en déduction du montant net des dépenses?

**Mme Harrison :** Non.

**Le président :** Je vous remercie.

[Français]

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Bienvenue à tous. Je suis heureuse de voir que nous avons un panel qui est composé de trois femmes et d'un monsieur.

Dans le troisième paragraphe de votre présentation, on parle de gestion responsable du budget fédéral et de la dette fédérale, de maintien de la stabilité des secteurs des services financiers et d'amélioration continue de l'intégrité du régime fiscal.

Mon interprétation du fonctionnement du gouvernement c'est qu'on apprend, par le vérificateur général, que dans la gestion responsable du budget fédéral et de la dette fédérale, il y a une somme de 3 milliards de dollars qu'il n'a pas retrouvée dans ses livres.

As for ensuring the stability of the financial services sector, speculators in the financial markets are currently betting that we will encounter serious problems with our banks since household debt levels are now at more than 160 per cent of income.

Lastly, with regard to continuing to improve the integrity of Canada's tax system, we are told that some \$29 billion has not been collected.

I ask you the question because you say it in your presentation, but the question is: who is ultimately responsible for ensuring that everything is in order? Should the Treasury Board oversee all that? Is it you? Do you have a cabinet committee? How does that work?

We on the outside see the results, but we do not know who makes what decision or how it is reached.

[English]

**Ms. Harrison:** The Department of Finance is responsible for the development of tax policy for the government. The operational requirements for the collection of tax fall under the Canada Revenue Agency. The department's responsibility is in the development of legislation and tax policy changes.

[Translation]

**Senator Hervieux-Payette:** But do you also work with Treasury Board? You have prepared a budget, you have allocated funding to everyone. Someone approves them. Do you sit on a committee that then ensures that the budget is balanced?

Because we are told that no one has absconded with the \$3 billion, the amount that has not been found, but we do not know where it has gone. So who does the follow-up? Is it Treasury Board or a cabinet committee? How is internal management done within the government?

What answer can you give us, me and the average taxpayer who wonders who is responsible?

[English]

**Ms. Harrison:** I will turn to Mr. Pagan to speak to you about how the tax policy changes fit in the fiscal framework.

**Brian Pagan, Director, Fiscal Policy, Economic and Fiscal Policy Branch, Department of Finance Canada:** In fact, senator, it is a very timely question for many reasons, including the fact that only today we welcomed a delegation from the International Monetary Fund who are undertaking a study of all G20 countries

Ensuite, en ce qui a trait au maintien de la stabilité des secteurs des services financiers, il y a présentement des spéculateurs sur les marchés financiers qui parient que l'on rencontrera des problèmes sérieux avec nos banques étant donné que nos ménages ont une dette de plus de 160 p. 100.

Finalement, pour ce qui est de l'amélioration continue de l'intégrité du régime fiscal, là on nous dit qu'il y a une somme de 29 milliards de dollars qui n'a pas été cotée.

Je vous pose la question parce que c'est vous qui le dites dans votre présentation, mais la question est de savoir qui est le dernier responsable qui doit s'assurer que tout est en ordre? Est-ce que c'est le Conseil du Trésor qui devrait tout surveiller cela? Est-ce que c'est vous? Avez-vous un comité du Cabinet? Comment est-ce que cela fonctionne?

Nous, qui sommes à l'extérieur, nous voyons les résultats mais on ne sait pas qui a pris quelle décision et comment on en est arrivé là.

[Traduction]

**Mme Harrison :** Le ministère des Finances est chargé de l'élaboration de la politique fiscale pour le compte du gouvernement. Les modalités opérationnelles de la perception des impôts relèvent des attributions de l'Agence du revenu du Canada. Le ministère est pour son compte chargé d'élaborer la législation et d'apporter les changements à la politique fiscale.

[Français]

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Mais est-ce que vous travaillez aussi avec le Conseil du Trésor? Vous avez fait un budget, vous avez donné à tout le monde des montants d'argent. Il y a quelqu'un qui les approuve. Faites-vous partie d'un comité qui s'assure ensuite que le budget est équilibré?

Parce qu'on nous dit que personne n'est parti avec la somme de 3 milliards, somme qui n'a pas été retrouvée, mais on ne sait pas où elle est allée. Alors qui fait le suivi? Est-ce le Conseil du Trésor ou un comité du Cabinet? Comment se fait la gestion interne au gouvernement?

Que pouvez-vous nous répondre, à moi et au payeur de taxes moyen qui se demande qui prend la responsabilité?

[Traduction]

**Mme Harrison :** Je vais demander à M. Pagan de vous parler de l'intégration au sein de notre fiscalité des changements apportés à la politique fiscale.

**Brian Pagan, directeur, Politique budgétaire, Direction des politiques économiques et budgétaires, ministère des Finances Canada :** En effet, madame la sénatrice, cette question vient à point nommé pour de nombreuses raisons, notamment compte tenu du fait que nous avons l'honneur aujourd'hui d'accueillir une

to look at the processes and institutions involved in developing budgets and managing public expenditures.

What is clear through their study and analysis is each country is different, and they adopt processes and institutions unique to their system of government and political situation. In Canada we have been, I think, very fortunate over many years with stability in our institutions and budgeting processes. However, that does not take away from the fact that there is some confusion or lack of understanding of the different roles and responsibilities of various institutions and, in fact, the actual purpose of the documents.

I could speak at great length on this, but simply, there are three key documents for transparency and accountability purposes. In no particular order, the budget sets the vision, the broad direction of the government for the year ahead, both the revenues that we will take in and the priorities that we will expend public money on, and the actual report card against that budget is the public accounts. The fiscal year has recently concluded. The Comptroller General and the Auditor General are now working up the public accounts and those will be presented to Parliament in the fall.

What falls in between that vision of what one wants to accomplish as a government and that report card of what they have actually done in the form of the public accounts is what we are here to talk about today. That is the estimates. It is the cash requirement of the government in the aggregate and individual departments for the fiscal year, in this case, 2013-14.

Those are the basic processes. I have mentioned some of the institutions. I can assure you that with these different documents there is a great deal of coordination by the Department of Finance with Treasury Board, probably most directly, but with the Privy Council Office, the Office of the Comptroller General and the Auditor General, the Receiver General at Public Works, which signs the cheques, and the Canada Revenue Agency, which takes in our revenues. I could go on all night about this.

**The Chair:** No, you could not.

**Mr. Pagan:** Suffice to say, we appreciate that there are a multitude of players and actors. Each serves their purpose and the system works because they can collaborate together to develop the documents, the policies and the processes to put in place the government's priorities and programs.

**Senator Hervieux-Payette:** At least, I know that you are aware that we could increase.

délégation du Fonds monétaire international qui entreprend une étude de tous les pays du G20 afin d'évaluer les mécanismes et l'intervention des institutions dans l'élaboration des budgets et la gestion des dépenses publiques.

Il ressort clairement de son étude et de son analyse que chaque pays est différent et que chacun adopte des mécanismes et des institutions adaptés à son système de gouvernement et à sa situation politique. Au Canada, je considère que nous avons eu la grande chance de pouvoir compter pendant de nombreuses années sur la stabilité de nos institutions et de nos mécanismes d'élaboration des budgets. Cela n'empêche pas, toutefois, qu'il subsiste une certaine confusion et des malentendus concernant les différents rôles et responsabilités de chaque institution et d'ailleurs concernant le rôle effectif de ces documents.

Je pourrais vous en parler très longuement mais, pour simplifier, il y a trois documents fondamentaux pour les besoins de la transparence et de la comptabilité. Sans que je vous les cite dans l'ordre, le budget fixe les grandes perspectives, la direction générale que va suivre le gouvernement lors de l'année qui s'en vient, en établissant les recettes qui vont être perçues et les priorités de dépenses publiques, et les comptes publics servent en fait de bulletin de notes lorsqu'on les rapproche des chiffres prévus par le budget. L'exercice financier vient de prendre fin. Le contrôleur général et le vérificateur général se penchent en ce moment sur les comptes publics et ces derniers seront présentés au Parlement à l'automne.

Entre ces perspectives d'ensemble qui correspondent au projet du gouvernement et ce qui a été effectivement réalisé tel que cela apparaît dans les comptes publics, il y a ce dont nous parlons aujourd'hui. Il s'agit du budget des dépenses. Ce sont les besoins d'argent du gouvernement pour l'ensemble des ministères et pour chacun d'entre eux pendant la durée de l'exercice, en l'occurrence 2013-2014.

Ce sont là les mécanismes de base. J'ai évoqué certaines des institutions. Je peux vous garantir qu'au sujet de ces différents documents il y a une coordination étroite entre le ministère des Finances et plus directement avec le Conseil du Trésor, mais aussi avec le Bureau du Conseil privé, le Bureau du contrôleur général et celui du vérificateur général, le receveur général à Travaux publics, qui signe les chèques, et l'Agence du revenu du Canada, qui perçoit nos recettes. Je pourrais vous en parler toute la soirée.

**Le président :** Non, il n'en est pas question.

**M. Pagan :** Résumons en disant que nous sommes très heureux qu'il y ait de multiples intervenants et acteurs en jeu. Chacun joue son rôle et le système fonctionne car grâce à leur collaboration il est possible d'élaborer les documents, les politiques et les mécanismes permettant de mettre en œuvre les priorités des programmes du gouvernement.

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Je sais au moins que vous êtes conscient du fait que nous pouvons progresser.

[Translation]

**Senator Hervieux-Payette:** We see a \$6.5-million increase for the purchase of domestic coinage. How many dollars are we buying? We are spending \$6.5 million more, but what is behind that \$6.5 million? Is it \$100 million, \$300 million? To what predetermined amount is that amount added?

**Diane Laflleur, Director General, Financial Sector Branch, Department of Finance Canada:** The base amount was \$120 million covering all the coinage that we buy from the Royal Mint. Several factors affect that amount, including the price of the metals used to produce the coins, demand in the market of the financial institutions that distribute the coins to citizens and the revenue — which is not shown here — that we make from producing coins.

We withdrew the penny from circulation because we were losing money — it cost 1.6 cent to produce a penny — but we are still making a profit on the 5 cent, 10 cent and 25 cent pieces. That will also be entered in the public accounts.

[English]

**Senator Buth:** My question relates to the \$10 million increase for payment to the International Bank for Reconstruction and Development for the development and implementation of pilot projects in the area of agriculture.

Can you tell me what that initiative is, when it was announced, how long it will be going on and how you measure impact?

**Ms. Harrison:** We have Mr. Leswick joining us.

**The Chair:** Thank you, Mr. Leswick.

**Nicholas Leswick, Director, International Finance and Development Division, Department of Finance Canada:** This is a payment to the World Bank to support the Ag Result Initiative, which is advance market commitment. Where most development programming is push in nature, we push research and development on to a sponsoring country. This is putting a market incentive to private sector players to help compel them to innovate, to crowd in private sector research and development in the agricultural productivity space, specifically in Africa.

Right now our planned programming is for \$10 million a year over the next four years, for a total envelope of \$40 million. We will measure results in line with World Bank program activity results frameworks. Right now, it is in a trust fund to the World Bank and we are working with partners in the U.S., U.K. and Australia in order to implement the initiative.

[Français]

**La sénatrice Hervieux-Payette :** Nous voyons une augmentation de 6,5 millions de dollars pour l'achat de la monnaie canadienne. On en achète pour combien de dollars? On met 6,5 millions de plus, mais qu'y a-t-il derrière le 6,5? Est-ce que c'est 100 millions? 300 millions? On ajoute ce montant à quel montant déjà déterminé?

**Diane Laflleur, directrice générale, Direction du secteur financier, ministère des Finances Canada :** Le montant de base était de 120 millions de dollars couvrant toutes les pièces de monnaie qu'on achète de la Monnaie royale. Plusieurs facteurs affectent ce montant, dont le prix des métaux utilisés pour produire les pièces de monnaie, la demande dans le marché des institutions financières qui distribuent la monnaie aux citoyens et citoyennes ainsi que les revenus — qu'on ne retrouve pas ici — qu'on retire de la production de la monnaie.

On a retiré la pièce de 1 cent de la circulation parce qu'on perdait de l'argent — cela coûtait 1,6 cent pour produire 1 cent —, mais pour les pièces de 5, 10 et 25 cents, on retire encore des profits. Cela ira également dans les comptes publics.

[Traduction]

**La sénatrice Buth :** Ma question a trait aux 10 millions de dollars supplémentaires versés à la Banque internationale pour la reconstruction et le développement au titre des projets pilotes dans le secteur de l'agriculture.

Pouvez-vous me dire en quoi consiste cette initiative, quand elle a été annoncée, combien de temps elle va durer et comment on va en mesurer les effets?

**Mme Harrison :** M. Leswick va se joindre à nous.

**Le président :** Merci, monsieur Leswick.

**Nicholas Leswick, directeur, Division des finances internationales et de la politique du développement, ministère des Finances Canada :** Il s'agit d'un paiement fait à la Banque mondiale pour appuyer l'initiative AgRésultats, qui porte sur l'amélioration des marchés. La plupart des programmes de développement ont pour origine les pays donateurs, mais nous incitons ici les pays qui reçoivent les fonds à développer leurs propres recherches. On invite les intervenants du secteur privé à profiter de ce marché pour innover et intensifier la recherche et le développement de nature privée pour améliorer la productivité agricole, notamment en Afrique.

À l'heure actuelle, nous avons affecté à notre programme 10 millions de dollars par an de crédits sur les quatre prochaines années, l'enveloppe globale se montant à 40 millions de dollars. Nous évaluerons les résultats en fonction des contrôles exercés par la Banque mondiale dans le cadre de ses activités. Pour l'instant, ces crédits figurent dans un fonds en fiducie de la Banque mondiale et nous collaborons avec des partenaires des États-Unis, du Royaume-Uni et de l'Australie à la mise en œuvre de cette initiative.

**Senator Buth:** Was this an initiative that the Prime Minister announced about two years ago with the U.S.?

**Mr. Leswick:** Correct. It was announced at the previous G20 summit in Mexico in partnership with the U.K. and the Australian governments.

**Senator Buth:** Why would this not have been included in CIDA funding?

**Mr. Leswick:** By virtue of the fact that the Minister of Finance is the Governor of the World Bank institution, so payments to this Bretton Woods institution flow through the Minister of Finance.

**Senator Buth:** Do you know what money would be coming from CIDA into the World Bank?

**Mr. Leswick:** CIDA has a portfolio of trust funds with the World Bank. Just general capital subscriptions again flow through the Minister of Finance, so this is just our share capital in the bank. CIDA also operates off-balance transactions with the World Bank through trust funds that the World Bank sponsors, for instance, in other agricultural contexts or infrastructure or different types of development programming.

[Translation]

**Senator Bellemare:** Thank you for coming to meet with us. I have a question about the department's strategic plan. We know that employment is increasingly considered an economic outcome target. For example, in its administration of monetary policy, the U.S. Federal Reserve Bank views employment as a measure of the outcomes of that policy. We know that employment is a priority for the government — it is a fundamental issue for the government — so I am curious; I have looked at your strategic plan and tried to find an outcome target in this area but have not found one. I would like to hear your comments on the subject.

You say you are seeking sustainable growth and the sound management of public finances, but at the same time our government is trying to create jobs in Canada. That is a fundamental objective. I was surprised to see that there was no specific target for measuring results since this is a trend, and even the World Bank says that should be done. I would like to hear your comments on that.

[English]

**Ms. Harrison:** Thank you for that question.

We have tried to set our priorities where we can get a relatively linear relationship between the mandate of the department and the outcome. The department does not have direct responsibility for employment programs. I think that is why you do not see it as a direct measure in our priorities. The four priorities that I

**La sénatrice Buth :** S'agit-il de l'initiative annoncée il y a environ deux ans par le premier ministre en relation avec les États-Unis?

**M. Leswick :** C'est exact. Elle a été annoncée lors du précédent sommet du G20 au Mexique en partenariat avec les gouvernements du Royaume-Uni et de l'Australie.

**La sénatrice Buth :** Pour quelle raison ces sommes n'ont pas été intégrées au financement de l'ACDI?

**M. Leswick :** Étant donné que le ministre des Finances est gouverneur de l'institution de la Banque mondiale, les versements effectués à cette institution découlant des Accords de Bretton Woods passent par le ministre des Finances.

**La sénatrice Buth :** Savez-vous quels sont les montants versés par l'ACDI à la Banque mondiale?

**M. Leswick :** L'ACDI a un portefeuille de fonds en fiducie auprès de la Banque mondiale. Ce ne sont là encore que les participations au capital en général qui passent par le ministre des Finances, et il ne s'agit par conséquent que de notre part aux capitaux de la banque. L'ACDI participe par ailleurs à des opérations hors bilan à la Banque mondiale par l'intermédiaire de fonds en fiducie patronnés par la Banque mondiale sur d'autres projets agricoles, en matière d'infrastructures ou pour différents types de programmes de développement.

[Français]

**La sénatrice Bellemare :** Merci d'être venus nous rencontrer. J'ai une question par rapport au plan stratégique du ministère. On sait que dans différents pays et dans les organisations mondiales, l'emploi est considéré de plus en plus comme une cible de résultat au niveau économique. Par exemple, on sait qu'aux États-Unis, la Federal Reserve Bank, dans son pilotage de politique monétaire, tiendra compte de l'emploi comme mesure de résultat de sa politique. On sait que le gouvernement aussi priorise l'emploi — c'est une question fondamentale pour le gouvernement —, alors je suis curieuse, j'ai regardé votre plan stratégique, je cherchais une cible de résultat à ce niveau et je n'en ai pas trouvé. J'aimerais avoir vos commentaires à ce sujet.

On dit qu'on vise une croissance durable, une saine gestion des finances publiques, mais en même temps, notre gouvernement vise la création d'emplois au Canada. C'est un objectif fondamental. J'étais surprise de voir qu'il n'y avait pas de cible précise pour mesurer les résultats, puisque c'est une tendance, et même la Banque mondiale dit qu'il faut le faire. Je voulais entendre vos commentaires sur cela.

[Traduction]

**Mme Harrison :** Je vous remercie de cette question.

Nous nous sommes efforcés d'établir nos priorités de manière à instaurer une relation assez directe entre le mandat du ministère et les activités. Le ministère n'est pas directement responsable des programmes d'emploi. C'est la raison, à mon avis, pour laquelle il n'y a pas de mesure directe dans nos priorités. Je vous ai fait part

outlined in our opening remarks you will see in the strategic plans under those things within the department's mandate that we are doing to support those priorities.

Details on employment might be more appropriate for an organization such as HRSDC or another organization that has a greater link to actually delivering that result. We do not deliver those types of programs, but I understand the nature of your question. One of the challenges that we have in setting our priorities and our measures is as a policy organization giving information and policy advice, the nature of our measures. Sometimes our results are through others, other levels of government or other departments.

[Translation]

**Senator Bellemare:** I am going to continue in the same vein. I know that the Department of Finance has relations with the Bank of Canada. You sit on the bank's board of directors. I was wondering whether the Department of Finance had considered doing somewhat the same thing as the United States, where they are targeting employment slightly more for monetary policy purposes. In other words, they are setting interest rates and establishing targets for that.

**Ms. Lafleur:** The board of directors of the Bank of Canada is not responsible for making monetary policy decisions. It is really a board of directors that manages the bank's administration as such, but monetary policy is set by the council, which is a different entity. Consequently, the Deputy Minister of Finance is a member of the board, but that is not where the discussions are held.

**Senator Bellemare:** So the Deputy Minister of Finance is not a member of the strategic council, but rather of the board of directors?

**Ms. Lafleur:** Precisely.

**Senator Bellemare:** I have another question.

**The Chair:** You have a minute.

**Senator Bellemare:** Then I will wait for the second round.

[English]

**Senator Callbeck:** Ms. Harrison, in your presentation you talked about interest decrease. One was for \$1.3 billion and the other was \$0.4 billion. What is the annual estimated interest cost of the debt for this year?

**Mr. Pagan:** In fact, senator, there are two components of our interest cost. There is interest on unmatured debt, which is the holdings of T-bills, real return bonds, Canada domestic bonds and global bonds, which are bought and sold daily, and there are other interest costs which reflect our liabilities for future pension and benefit obligations. We cannot speak of a single interest rate

de quatre priorités dans mon exposé, et vous verrez dans les plans stratégiques ce que fait notre ministère dans le cadre de son mandat pour appuyer ces priorités.

On trouvera plus logiquement des détails concernant l'emploi dans des ministères tels que RHDCC ou des organisations ayant des liens plus directs avec ce genre d'activité. Nous n'administrons pas des programmes de ce type, mais je comprends la nature de votre question. L'une des difficultés que pose l'établissement de nos priorités et de nos critères de mesure en tant qu'organisation chargée d'informer et de donner des conseils en matière de politiques tient à la nature de ces critères de mesure. Parfois nous obtenons nos résultats par l'intermédiaire d'autres intervenants, d'autres paliers de gouvernement ou d'autres ministères.

[Français]

**La sénatrice Bellemare :** Je vais continuer dans la même veine. Je sais que le ministère des Finances a des relations avec la Banque du Canada. Vous siégez au conseil d'administration de la banque. Je me demandais si le ministère des Finances avait pensé faire un peu comme les États-Unis, où justement on cible un peu plus l'emploi pour la politique monétaire, c'est-à-dire qu'on fixe les taux d'intérêts et on se donne des cibles là-dessus.

**Mme Lafleur :** Le conseil d'administration de la Banque du Canada n'est pas chargé de prendre les décisions de politique monétaire. C'est vraiment un conseil administratif qui gère l'administration de la banque comme telle, mais la politique monétaire est établie par le conseil qui est une entité différente. Donc, le fait que le sous-ministre des Finances est membre du conseil, ce n'est pas là que les discussions ont lieu.

**La sénatrice Bellemare :** Le sous-ministre des Finances n'est donc pas membre du conseil stratégique, mais plutôt membre du conseil d'administration?

**Mme Lafleur :** Exactement.

**La sénatrice Bellemare :** J'aurais une autre question.

**Le président :** Vous avez une minute.

**La sénatrice Bellemare :** Je vais attendre à la deuxième ronde, alors.

[Traduction]

**La sénatrice Callbeck :** Madame Harrison, vous avez évoqué dans votre exposé des diminutions des paiements d'intérêts. L'une portait sur 1,3 milliard de dollars et l'autre sur 0,4 milliard de dollars. Quel est le montant estimatif des paiements d'intérêts sur la dette pour cette année?

**M. Pagan :** En fait, madame la sénatrice, nos paiements d'intérêts se décomposent en deux parties. Il y a les intérêts sur les obligations non échues, qu'il s'agisse des bons du Trésor, des obligations à rendement réel, des obligations canadiennes et des obligations internationales, que l'on achète et vend quotidiennement, et il y a les autres frais d'intérêts qui tiennent

because there are different rates depending on which element of the composition of our debt you are talking about, and these interest rates change regularly.

What you see in the Main Estimates is a decrease in our interest costs that is driven by forecasted decreases in the projected interest rates from the last time we presented estimates to Parliament. There was an update of economic and fiscal projections done in the fall. This is an annual part of our project process; in fact, it is done at the start of the pre-budget process. At that time we surveyed public sector economists, as we always do, and they gave us their forecast for the different components of our debt, and those forecasts were less than the forecast from the previous year, which is why we are seeing a decrease in the statutory vote for interest this year.

**Senator Callbeck:** We are seeing a decrease, but what is the amount? What is the forecast?

**Ms. Harrison:** The Main Estimates amount for interest on unmatured debt in this estimate is \$18.4 billion, and the other interest costs are \$8.733 billion in the Main Estimates for this year. As Mr. Pagan explained, those forecasts are adjusted throughout the year.

**Senator Callbeck:** So \$26 billion to \$27 billion.

There is mention of a decrease because of sunseting funding relating to personal income tax initiatives. What are those initiatives?

**Ms. Harrison:** In previous estimates the department received operating resources related to GST technical issues and personal income tax initiatives. We are looking at a number of GST technical initiatives such as treatment of the financial services sector, the review of RDSPs and the review of employment profit sharing plans, so we had incremental resources to do some particular work in those areas.

**Senator Callbeck:** Is that just the work?

**Ms. Harrison:** These are operating resources, correct.

**Senator Callbeck:** You mentioned an increase of \$6.8 million for government advertising programs. What is the total? This is spent for the Department of Finance, right? Every department has their own advertising dollars?

**Ms. Harrison:** That is correct; yes.

**Senator Callbeck:** What is the total for Finance?

**Ms. Harrison:** The Main Estimates amount is \$10 million, I believe.

compte de nos obligations au titre des futurs paiements de pension et de prestations sociales. On ne peut pas parler d'un taux d'intérêt uniforme parce qu'il y a différents taux selon la composante de la dette dont nous parlons, et les taux d'intérêt évoluent constamment.

Dans le Budget principal des dépenses, vous constatez que nos paiements d'intérêts diminuent en raison de la réduction prévue des taux d'intérêt depuis la présentation du budget précédent au Parlement. Il y a eu une mise à jour des prévisions économiques et financières effectuées à l'automne. Cela fait partie de notre processus de révision annuelle; c'est d'ailleurs ce qui met en route la procédure prébudgétaire. Nous avons sondé à l'époque les économistes de la fonction publique, comme nous le faisons toujours, et ils nous ont fait part de leurs prévisions au sujet des différents éléments de notre dette. Ces prévisions étaient inférieures à celles de l'année précédente et c'est pourquoi nous prévoyons une diminution dans le crédit législatif de cette année.

**La sénatrice Callbeck :** Il y a une diminution, mais quel en est le montant? Quelles sont les prévisions?

**Mme Harrison :** Dans le Budget principal des dépenses, le montant d'intérêt sur la dette non échue est de 18,4 milliards de dollars et les autres frais financiers s'élèvent à 8,733 milliards de dollars. Comme vous l'a expliqué M. Pagan, ces montants sont corrigés tout au long de l'année.

**La sénatrice Callbeck :** Cela se situe donc entre 26 et 27 milliards de dollars.

On parle d'une diminution due à une élimination graduelle concernant les initiatives d'impôt sur le revenu des particuliers. Quelles sont ces initiatives?

**Mme Harrison :** Dans les budgets précédents, le ministère a bénéficié de ressources de fonctionnement liées à des questions techniques sur la TPS et à des initiatives d'impôt sur le revenu des particuliers. Nous nous penchons sur un certain nombre d'initiatives techniques concernant la TPS telles que le traitement du secteur des services financiers, la révision du REEI et la réforme des régimes de participation aux bénéfices de l'employeur, de sorte que nous avons bénéficié de ressources supplémentaires pour faire certains travaux dans ces secteurs.

**La sénatrice Callbeck :** C'est tout ce que l'on fait?

**Mme Harrison :** Oui, ce sont les ressources de fonctionnement.

**La sénatrice Callbeck :** Vous avez parlé d'une augmentation de 6,8 millions de dollars au titre des programmes de publicité du gouvernement. Quel en est le montant total? C'est ici l'argent dépensé pour le compte du ministère des Finances, n'est-ce pas? Chaque ministère à son propre budget de publicité?

**Mme Harrison :** Oui, c'est exact.

**La sénatrice Callbeck :** Quel est le montant total pour ce qui est des Finances?

**Mme Harrison :** Le chiffre qui figure dans le Budget principal des dépenses est de 10 millions de dollars, il me semble.

**Senator Callbeck:** What topics would that cover?

**Ms. Harrison:** Advertising in support of the initiatives within the Economic Action Plan.

**Senator Callbeck:** What media do you mainly use?

**Ms. Harrison:** Perhaps my colleague Mr. Catta could come to the table to speak to that, but I believe it is television, radio and press.

**The Chair:** While he is coming in, Ms. Harrison, could you refer us to where that is in your Main Estimates?

**Ms. Harrison:** You will not see the advertising separately because it is part of the operating vote. As Mr. Pagan indicated earlier, we have given the deltas from Main Estimates to Main Estimates, but it is part of that operating vote envelope.

**The Chair:** If we are fortunate enough to move into this new way of reporting by project, might we expect to see this in the future as opposed to this reporting by operating and capital?

**Ms. Harrison:** I have not seen the details of what is being proposed, but as I understand it, it would be part of the program activity along with other costs. Instead of having one large amount for operating costs, the operating costs for us would be split into a total number for the internal services group and another total number for the policy group based on how we have currently defined our program activity. I think there is more information to follow on how that initiative might unfold.

**The Chair:** Thank you.

**Senator Callbeck:** You say that the total for advertising is \$10 million. That includes the increase of \$6.8 million, so last year it was roughly \$3.2 million?

**Jean-Michel Catta, Assistant Deputy Minister, Consultations and Communications Branch, Department of Finance Canada:** If I may, last year the department received \$16 million for Economic Action Plan advertising. Of that amount, \$3.2 million was identified for this year as part of the estimates process at the end of the last fiscal year. This year's \$6.8 million, which my colleague mentioned earlier, plus \$3.2 million equals \$10 million for Economic Action Plan advertising this year.

**La sénatrice Callbeck :** Qu'est-ce que cela recouvre?

**Mme Harrison :** La publicité à l'appui des initiatives relevant du Plan d'action économique.

**La sénatrice Callbeck :** Quels sont les principaux médias auxquels vous avez recours?

**Mme Harrison :** Mon collègue M. Catta pourrait peut-être venir s'asseoir à notre table pour en parler, mais je pense qu'il s'agit de la télévision, de la radio et de la presse.

**Le président :** En attendant qu'il vienne s'installer, pouvez-vous nous dire, madame Harrison, où cela figure dans votre Budget principal des dépenses?

**Mme Harrison :** La publicité ne fait pas l'objet d'un poste à part parce qu'elle est incorporée au crédit de fonctionnement. Comme vous l'a indiqué précédemment M. Pagan, nous vous avons communiqué les différences d'un Budget principal des dépenses à l'autre, mais cela fait partie de l'enveloppe correspondant au crédit de fonctionnement.

**Le président :** Si nous avons un jour la chance d'adopter cette nouvelle façon de rendre des comptes en fonction des différents projets, est-ce que nous pouvons nous attendre à ce que cela figure à l'avenir sans que l'on se contente de comptabiliser uniquement les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'équipement?

**Mme Harrison :** Je n'ai pas vu en détail ce qui est proposé, mais si je comprends bien, ces sommes doivent être intégrées aux activités de programme en compagnie d'autres coûts. Plutôt que d'avoir un seul montant représentant l'ensemble des frais de fonctionnement, ceux-ci doivent être répartis entre le montant affecté au groupe des services internes et celui qui s'adresse au groupe des politiques selon la façon dont nous avons défini à l'heure actuelle nos activités de programme. Nous devrions vous faire parvenir davantage de renseignements concernant la façon dont est susceptible d'évoluer cette initiative.

**Le président :** Je vous remercie.

**La sénatrice Callbeck :** Vous nous dites que le montant total affecté à la publicité est de 10 millions de dollars. Est-ce que cette somme comprend l'augmentation de 6,8 millions de dollars, ce qui fait que l'année dernière le montant ne s'élevait qu'à environ 3,2 millions de dollars?

**Jean-Michel Catta, sous-ministre adjoint, Direction des consultations et communications, ministère des Finances Canada :** Si vous me le permettez, l'année dernière le ministère a reçu 16 millions de dollars au titre de la publicité du Plan d'action économique. Sur cette somme, on a détaché cette année 3,2 millions de dollars pour les besoins des prévisions budgétaires à compter de la fin du dernier exercice. Cette année, ce sont 6,8 millions de dollars, que mon collègue a évoqués tout à l'heure, auxquels viennent s'ajouter 3,2 millions de dollars, soit au total 10 millions de dollars au titre de la publicité du Plan d'action économique de cette année.

On your earlier question, no decision has yet been made on how this funding will be allocated beyond the fact that it will be focused on Economic Action Plan advertising. Decisions will be taken over the next few months, but generally speaking 90 to 95 per cent of the funding goes to what is called “media placement,” which is placing the ad and buying the air time, and the rest is for production costs, which is producing an ad and bringing it to the moment that it is actually broadcast.

**Senator Callbeck:** Thank you.

**Senator Black:** Ms. Harrison, as you know, there is continual discussion in Canada around our falling position in terms of research and development, productivity and competitiveness. I think it is a concern for us all.

I note with interest the second priority indicated in your opening remarks. Would you talk to us about the structural policies that you are speaking about there? A little more colour would be helpful, please.

**Ms. Harrison:** I am going to have to have colleagues from tax policy and economic development come to the table to assist with that.

**The Chair:** Ms. Harrison, we still have 15 minutes, so we are not pressed for time. However, if you do not have that resource with you, then we are certainly prepared to receive a written reply as well. You have the floor.

**Ross Ezzeddin, Director, Sector Policy Analysis, Economic Development and Corporate Finance, Department of Finance Canada:** I can speak briefly to the tax policy perspective on the question that the centre brought up in terms of productivity.

In our case, from the Department of Finance’s perspective, we do not have direct control over what the firm’s decisions are in terms of investments, but we can certainly incentivize the decisions. The government has made significant decisions in this regard. You will note that since 2006, there have been significant reductions in corporate income tax, which was very much meant to fuel investment decisions by those firms to make sure the productivity of the companies was increased.

There was also significant debate, reflection, an expert panel and decisions announced in last year’s budget around the SR&ED, the Scientific Research and Experimental Development tax credit, which was meant to shift some of the emphasis from tax measures or tax incentives into direct support to companies. Some of my colleagues also worked on announcements with regard to venture capital, which was announced in Economic Action Plan 2013.

There have been a slew of measures introduced in recent years to try to enable Canada to make progress on this challenging indicator. We all recognize that trying to move productivity is not

Pour répondre à votre question précédente, aucune décision n’a encore été prise concernant l’affectation de ces crédits en dehors du fait qu’ils se rattacheront à la publicité du Plan d’action économique. Les décisions seront prises dans les prochains mois mais, de manière générale, 90 à 95 p. 100 des crédits seront affectés à ce que l’on appelle le « placement dans les médias », qui consiste à placer des publicités et à acheter du temps d’antenne, le reste correspondant aux coûts de production nécessités par l’élaboration des publicités jusqu’au moment où elles sont effectivement diffusées.

**La sénatrice Callbeck :** Je vous remercie.

**Le sénateur Black :** Madame Harrison, vous êtes au courant du fait que la question de notre baisse de productivité et de notre manque de compétitivité en matière de recherche et de développement revient constamment sur le tapis au Canada. Je pense que c’est une chose qui nous préoccupe tous.

Je relève avec intérêt la deuxième priorité que vous avez évoquée dans votre exposé. Pouvez-vous nous parler des politiques structurelles que vous mentionnez? Nous aimerions bien avoir quelques détails supplémentaires.

**Mme Harrison :** Je vais demander à mes collègues chargés de la politique fiscale et du développement économique de venir s’asseoir à la table pour vous en parler.

**Le président :** Madame Harrison, il nous reste 15 minutes, et nous avons encore du temps. Toutefois, si vous ne pouvez pas nous donner ici ces renseignements, nous sommes tout disposés à les recevoir plus tard par écrit. Vous avez la parole.

**Ross Ezzeddin, directeur, Analyse de la politique sectorielle, Développement économique et finances intégrées, ministère des Finances Canada :** Je vais vous parler rapidement des perspectives de la politique fiscale en ce qui a trait aux enjeux liés à la productivité.

En ce qui nous concerne, le ministère des Finances n’exerce pas un contrôle direct sur les décisions des entreprises en matière d’investissements, mais il peut évidemment les orienter en donnant des incitatifs. Le gouvernement a pris des décisions importantes à cet égard. Vous remarquerez que depuis 2006, on a réduit de manière significative l’impôt sur le revenu des sociétés, l’objectif étant bien entendu d’inciter les entreprises à investir davantage et à améliorer leur productivité.

Les groupes de spécialistes ont par ailleurs largement débattu et réfléchi au sujet des décisions annoncées dans le budget de l’année dernière concernant le crédit d’impôt pour la recherche scientifique et le développement expérimental (RS&DE), qui visait à remplacer les mesures ou les incitations fiscales en faveur des entreprises par des aides directes. Certains de mes collègues ont participé par ailleurs à des projets sur le capital-risque, qui a fait l’objet d’une annonce dans le Plan d’action économique de 2013.

Tout un ensemble de mesures ont été mises en place ces dernières années pour essayer de faire progresser le Canada dans ce secteur délicat. Nous nous rendons tous compte qu’on ne peut

something you flick on and off like a switch. It is certainly something the government has seized upon in taking some action, and the department tried to make its contribution in this regard.

**Ms. Harrison:** I believe Mr. Pagan has information on that for you as well.

**Mr. Pagan:** Senator, was it a follow-up question?

**Senator Black:** No. It is an important question from my point of view, and I do not want to put you on the spot. You have given some examples, some tremendous examples, but it might be most helpful if you came back with a report.

Picking up on your fourth paragraph, talking about the policies that have existed or are proposed to exist to support the important work that you are talking about, you are right onto something. This is good, but I would like to have a comprehensive understanding.

**Ms. Harrison:** Certainly. We will get back to you with further information.

**The Chair:** Ms. Harrison, if you could provide that information to our clerk, it will be circulated to everyone.

**Senator Gerstein:** Thank you, witnesses, for being before us. I will ask the committee's indulgence because the question I will be asking is with embarrassment but not sufficient embarrassment that I will not ask it.

Ms. Harrison, your well-prepared opening remarks cover Main Estimates that total \$87.6 billion, so I found with some interest that my eye was drawn to the smallest item you referred to, which was \$6.5 million. I want you to know it was not the \$6.5 million that drew my attention, but I saw the word "penny" in the paragraph. As you know, it was under the great leadership of our chair, Senator Day, that a study was conducted by this committee that led to the demise of the penny. I can remember it like yesterday, the currency that has no currency.

My question is the following: As I read the final point, it says: A \$6.5 million increase for the purchase of domestic coinage, which reflects the savings identified as part of the spending review — here is where it comes — offset by net redemption and administration costs due to an accelerated profile of penny redemption rates.

Perhaps to bring closure to this subject for this committee — because I suspect this is the last time, Mr. Chair, that we will hear the word "penny" mentioned around this table — could you kindly tell me what in the world that means?

**The Chair:** A penny for your thoughts.

pas faire progresser la productivité d'un seul claquement de doigts. Le gouvernement n'a pas manqué de prendre conscience du problème et d'instaurer des mesures, et le ministère s'est efforcé de faire sa part dans ce domaine.

**Mme Harrison :** Je pense que M. Pagan a lui aussi des renseignements à vous apporter à ce sujet.

**M. Pagan :** Est-ce que c'était une question supplémentaire, sénateur?

**Le sénateur Black :** Non. C'est une question importante à mes yeux, et je ne veux pas vous compliquer la tâche. Vous nous avez donné un certain nombre d'exemples particulièrement intéressants, mais il serait peut-être bon que vous nous présentiez un rapport.

Pour en revenir à votre quatrième paragraphe, qui fait état des politiques en place ou qui sont proposées pour appuyer les projets importants que vous évoquez, vous avez tout à fait raison d'agir ainsi. C'est une bonne chose, mais j'aimerais avoir une compréhension générale du sujet.

**Mme Harrison :** Mais, bien sûr. Nous vous communiquerons davantage de renseignements.

**Le président :** Madame Harrison, si vous pouvez donner ces précisions à notre greffière, nous les ferons passer à tout le monde.

**Le sénateur Gerstein :** Je remercie les témoins d'être venus. Je compte sur l'indulgence des membres du comité, car c'est avec une certaine gêne que je pose cette question même si je ne suis pas suffisamment gêné pour ne pas la poser.

Madame Harrison, vous nous avez fait un excellent exposé d'un Budget principal des dépenses qui porte sur un total de 87,6 milliards de dollars, et c'est avec intérêt que j'ai remarqué le plus petit poste de dépenses que vous avez mentionné, d'un montant de 6,5 millions de dollars. Sachez que ce n'est pas cette somme de 6,5 millions de dollars qui a attiré mon attention, mais la « pièce d'un cent » qui figure dans ce paragraphe. Vous n'ignorez pas que c'est sous la direction de notre éminent président, le sénateur Day, que notre comité a procédé à une étude ayant mené à la disparition de la pièce d'un cent. Je m'en souviens comme si c'était hier, cette monnaie qui n'avait aucune valeur.

Ma question est la suivante. Voici ce qu'on nous dit dans le dernier paragraphe concernant les augmentations de coûts : une augmentation de 6,5 millions de dollars pour l'achat de la monnaie canadienne, ce qui tient compte des économies prévues dans l'examen des dépenses — voici la disposition qui nous concerne — compensée par les coûts nets de rachat et d'administration en lien avec l'accélération des taux de rachat du cent.

Pour en finir éventuellement avec ce sujet au sein de notre comité — parce que j'imagine que c'est la dernière fois, monsieur le président, que nous évoquons le cent autour de cette table — pouvez-vous bien me dire ce que cela signifie?

**Le président :** Un sou est un sou.

**Ms. Lafleur:** I would be happy to answer that. When we forecast what the cost and savings would be around the elimination of the penny, it was an imperfect science in that you are trying to predict human behaviour, what people will do when they are told the penny will be eliminated.

**Senator Gerstein:** Did you say that to us as a witness when we were studying the penny?

**Ms. Lafleur:** I may have, or one of my colleagues may have.

What we have seen in the early days is that people actually returned their pennies to financial institutions, and therefore to the mint, much faster than originally anticipated. We are seeing a blip. We have to pay for those pennies that come back. We are seeing a blip at the front end, and we expect to see a slowdown. A lot of that was attributable to the fact that a number of charities went out and mounted penny drives and campaigns and have done so quite successfully. We saw some right out of the gate. Habitat for Humanity, for example, was out with a campaign early last spring, and a number of other charities followed suit.

The bottom line is we have actually had a lot of success with the elimination of the penny. That has meant that some of those costs have moved up in terms of profile, but the overall savings profile remains the same over the longer term.

**Senator Gerstein:** Have you had any push-back on the penny situation?

**Ms. Lafleur:** What we did was adopt a very proactive strategy with all of the stakeholders that were involved, from retailers to other government departments, charities, consumer groups, et cetera. We brought them all in to talk about the issues they could see in terms of implementation challenges. We worked collaboratively with them in terms of trying to address the technical issues.

What they wanted more than anything was proactive communication on the part of the government. The tool that I think has been the most successful — and I suspect a number of you would have seen this in various stores — there is now signage in a number of places to the effect that the Government of Canada is phasing out the penny and will be adopting a rounding guideline. What we did in collaboration with those stakeholders is develop material that we posted on our website that they could download and turn into whatever signage they wanted in their place of business to make people aware. That has worked well. The bottom line is that it has been as smooth as anything.

**Senator Duffy:** What happens to the old pennies?

**Mme Lafleur :** Je me ferai un plaisir de vous répondre. Lorsque nous avons estimé les coûts et les économies entraînées par la suppression de la pièce d'un cent, nous avons procédé par approximation parce qu'il est toujours difficile de prévoir le comportement humain et ce que fera la population lorsqu'on lui annonce que la pièce d'un cent va être supprimée.

**Le sénateur Gerstein :** Est-ce que vous nous avez témoigné de la chose lorsque vous avez comparu dans le cadre de notre étude du cent?

**Mme Lafleur :** J'ai pu le faire, à moins que ce soit un de mes collègues.

Nous avons constaté dans un premier temps que la population s'est empressée de restituer les pièces d'un cent aux établissements financiers, bien plus rapidement que nous l'avions prévu à l'origine. Nous assistons à un gonflement des dépenses. Nous devons payer les pièces d'un cent que l'on nous rapporte. Il y a un gonflement des dépenses dans un premier temps, et nous nous attendons à un ralentissement. Cette situation s'explique en grande partie par le fait que de nombreuses organisations caritatives ont monté des campagnes de ramassage des pièces d'un cent, avec beaucoup de succès. On s'en est aperçu dès le départ. Habitat pour l'humanité, par exemple, a fait campagne dès le début du printemps dernier, et de nombreuses organisations caritatives ont suivi.

En fin de compte, l'opération de suppression de la pièce d'un cent a été réalisée avec beaucoup de succès. Les coûts ont augmenté dans un premier temps, mais ils resteront les mêmes à long terme.

**Le sénateur Gerstein :** Avez-vous opéré une riposte au sujet de la situation caractérisant la pièce d'un cent?

**Mme Lafleur :** Nous avons mis au point une stratégie d'intervention en collaboration avec toutes les parties prenantes, depuis les détaillants jusqu'aux ministères du gouvernement, en passant par les organisations caritatives, les groupements de consommateurs, et cetera. Nous leur avons tous demandé de venir nous parler des difficultés éventuelles de la mise en application. Tous ensemble, nous nous sommes efforcés de régler les questions techniques.

Ce que l'on demandait surtout au gouvernement, c'était de faciliter la communication. La mesure qui a eu le plus de succès — et j'imagine que nombre d'entre vous ont pu le voir dans les magasins — ce sont les affiches placées par le gouvernement du Canada dans de nombreux locaux pour informer la population que l'on élimine la pièce d'un cent et que des directives ont été mises en place pour arrondir au chiffre supérieur ou inférieur. Nous avons collaboré avec ces intervenants pour mettre de l'information sur notre site Internet dont ils peuvent s'inspirer pour placer des affiches dans leurs locaux afin d'informer la population. Cela a donné de bons résultats. L'essentiel, c'est que tout s'est passé sans heurts.

**Le sénateur Duffy :** Que fait-on des vieilles pièces d'un cent?

**Ms. Lafleur:** The old pennies return to the mint where they will be destroyed and melted, and we will recover some alloy from that and generate some positive things.

**Senator Gerstein:** I thank you, chair, for indulging me on that question. It brings closure, as it does to other members of the committee. I promise not to raise the subject of the penny again.

**The Chair:** I am not sure that will be full closure, but if you say so.

This committee, Ms. Lafleur, you will be pleased to know, part of our report, which I am sure you take to bed with you each evening and read for the ideas, one of the suggestions was the one that you indicated, about charities getting involved in helping to take the penny out of circulation in that manner. I am glad that has been so successful.

[Translation]

**Senator Chaput:** The Department of Finance expects to spend an additional \$177.6 million on territorial financing for 2013-14. That is a 5.6 per cent increase from the amount requested in 2012-13. I read that that was due to new and updated data being entered in the territorial financing formula. Could you describe those data and provide the new updated data that the department has received?

And my second question is this: what factors do you take into account in calculating the amount that will be spent for territorial formula financing?

**Chantal Maheu, General Director, Federal-Provincial Relations and Social Policy Branch, Department of Finance Canada:** Thank you for the question. I will try to answer in order. The way in which the territories are financed is conceptually quite simple. On the one hand, we assess the revenues that they could generate if they had a tax system similar to those of the provinces. On the other hand, we assess the needs they have, given their populations and the territories' unique circumstances.

The federal government has a formula to evaluate these two things and finances the difference between the two. Every year we assess their needs and their ability to generate revenue, and we make up the difference between the two.

It becomes quite complicated to determine those amounts. You requested the updated data. However, it must be understood that revenues are estimated based on various factors: there is revenue from personal income tax, corporate income tax, sales tax and so on.

Various bases are evaluated to determine what territories could generate if they had a tax system similar to those of the provinces. At the same time, we assess expenses when we establish the

**Mme Lafleur :** Les vieilles pièces d'un cent seront renvoyées à la monnaie canadienne où elles seront détruites et refondues, et nous récupérerons certains alliages dont nous pourrions tirer un certain profit.

**Le sénateur Gerstein :** Merci, monsieur le président, de m'avoir accordé cette question. D'autres membres du comité seront d'accord avec moi pour dire que cela nous permet d'en finir avec le sujet. Je vous promets de ne plus jamais évoquer la question de la pièce d'un cent.

**Le président :** Je ne suis pas si sûr que nous en ayons vraiment fini, mais si c'est vous qui le dites.

Madame Lafleur, vous serez heureuse d'apprendre que dans le rapport de notre comité, que je suis sûr que vous lisez tous les soirs pour vous inspirer, nous avons suggéré la possibilité que vous venez d'évoquer, à savoir que les organisations caritatives facilitent l'opération en retirant ainsi de la circulation la pièce d'un cent. Je suis heureux que cette opération ait eu tant de succès.

[Français]

**La sénatrice Chaput :** Pour 2013-2014, le ministère des Finances prévoit dépenser 177,6 millions de dollars de plus pour le financement des territoires. C'est une augmentation de 5,6 p. 100 du montant sollicité en 2012-2013. J'ai lu que c'était à cause de nouvelles données prises en compte dans la formule de financement des territoires. Pourriez-vous nous décrire ce que sont ces données et aussi nous fournir les nouvelles données à jour que le ministère a reçues?

Et ma deuxième question est : quel facteur prenez-vous en compte pour déterminer le montant qui sera dépensé pour la formule de financement des territoires?

**Chantal Maheu, directrice générale, Direction des relations fédérales-provinciales et de la politique sociale, ministère des Finances Canada :** Merci pour la question; je vais essayer d'y répondre dans l'ordre. La façon dont les territoires sont financés est assez simple au niveau conceptuel. D'une part, on évalue les revenus qu'ils pourraient générer s'ils avaient un système de taxation semblable aux provinces. D'autre part, on évalue les besoins qu'ils ont étant donné leur population et les circonstances uniques des territoires.

Le gouvernement fédéral a une formule pour évaluer ces deux choses, et finance la différence entre les deux. Chaque année, on évalue leurs besoins au niveau des dépenses et leur capacité à générer des revenus, et on comble la différence entre les deux.

Pour déterminer ces montants ça devient très compliqué. Vous avez demandé les données mises à jour, or il faut savoir que les revenus sont estimés sur différentes bases; il y a les revenus liés à l'impôt personnel, l'impôt sur les compagnies, l'impôt de vente, et cetera.

Différentes bases sont évaluées, à savoir ce que les territoires pourraient générer s'ils avaient un système de taxation similaire à celui des provinces. Parallèlement, concernant les dépenses, nous

formula, and we increase those expenses at the same rate as provincial expenses. They are therefore indexed every year. The data are different for each territory and are updated by Statistics Canada every year, but the formulas are quite complex. The data are shared for the territories; officials have access to the formulas and know the data and the basis of the calculations.

**Senator Chaput:** What is different about the data this year? Why is an increase needed?

**Ms. Maheu:** Territorial financing generally increases every year, as does provincial financing as well. Budgets increase, partly because rising costs are indexed every year. Part of that is simply related to the normal increase in spending, and the formula is adjusted for that.

**Senator Chaput:** Is it based on the number of inhabitants or is that one of the criteria?

**Ms. Maheu:** That will be one of the factors, yes.

**Senator Chaput:** Is poverty considered as a factor, along with welfare?

**Ms. Maheu:** No, not directly. Spending was evaluated when the formula was put in place. All spending at the territorial level was evaluated at the time, and, since then, costs have increased and are indexed at the same rate as provincial spending.

**Senator Chaput:** Was the formula established with the territories, or does the federal government decide on a formula and subsequently apply it?

**Ms. Maheu:** For tax transfer purposes, there are federal-provincial committees and committees in the territories as well. Discussions were held with officials, and consultations are held with the territories even though the legislation is federal and administered by the federal government.

**Senator Bellemare:** I am going to ask a question in the same vein as that of Senator Chaput, and it concerns the Canada Pension Plan. Your report on priorities contains plans to continue cooperating with the provinces and territories to ensure the ongoing sustainability of the Canada Pension Plan. We are not talking about the Quebec Pension Plan, since that is in Quebec, but is Quebec involved in those debates since the two plans must evolve in a similar way?

**Ms. Maheu:** The Canada Pension Plan system operates under federal legislation but is administered in cooperation with the provinces. The act is very clear: no change may be made to the program without the consent of the provinces. The formula applied calls for two-thirds of the provinces representing two-thirds of the population. Quebec sits on the committee of

avons évalué les dépenses au moment de l'établissement de la formule et nous accroissons ces dépenses au même rythme que les dépenses provinciales. Une indexation se fait donc chaque année. Pour chaque territoire, les données sont différentes et mises à jour par Statistique Canada chaque année, mais les formules sont assez complexes. Ce sont des données partagées pour les territoires; les fonctionnaires ont accès aux formules, connaissent les données et la base des calculs.

**La sénatrice Chaput :** Qu'y a-t-il de différent cette année concernant ces données? Pourquoi a-t-on besoin d'une augmentation?

**Mme Maheu :** En général, le financement des territoires augmente chaque année, comme le financement en général des provinces; les budgets augmentent, en partie parce que les coûts qui augmentent sont indexés à chaque année. Une partie de cela est simplement en rapport avec l'augmentation normale des dépenses et la formule est là pour ajuster cela.

**La sénatrice Chaput :** Est-ce basé sur le nombre d'habitants ou est-ce un des critères?

**Mme Maheu :** Ce sera un des facteurs, oui.

**La sénatrice Chaput :** Le facteur de pauvreté est-il pris en considération, ainsi que le facteur d'aide sociale?

**Mme Maheu :** Non, pas directement. Les dépenses ont été évaluées lorsque la formule a été mise en place. Il y a alors eu une évaluation de toutes les dépenses au niveau des territoires. Et depuis ce temps, on augmente à chaque année les coûts qui sont indexés au même rythme que les dépenses des provinces.

**La sénatrice Chaput :** La formule a-t-elle été déterminée avec les territoires ou est-ce le gouvernement fédéral qui décide d'une formule et qui l'applique ensuite?

**Mme Maheu :** Au niveau des transferts fiscaux, il y a des comités fédéral-provinciaux et dans le cas des territoires également. Il y a eu des discussions avec les fonctionnaires. Bien que ce soit une législation fédérale et que ce soit donc mis en place par le gouvernement fédéral, des consultations avec les territoires sont tenues.

**La sénatrice Bellemare :** Je vais poser une question dans la même veine que celle de la sénatrice Chaput et cela concerne le Régime de pensions du Canada. Dans votre rapport des priorités, vous avez des plans qui prévoient poursuivre la collaboration avec les provinces et les territoires afin d'assurer la pérennité du Régime de pensions du Canada. On ne parle pas du régime de rentes du Québec étant donné que c'est au Québec, mais est-ce que le Québec est partie prenante à ces débats étant donné que les deux régimes doivent évoluer de façon similaire?

**Mme Maheu :** La façon dont le système du Régime de pensions du Canada fonctionne, c'est une législation fédérale mais qui est géré en collaboration avec les provinces. La loi est très claire; aucun changement au programme ne peut être fait sans que les provinces soient d'accord. Il s'agit d'une formule appliquée selon deux tiers des provinces, deux tiers de la population. Le Québec

ministers when these issues are discussed, and their officials as well, because their program must be aligned with the federal program. When the Quebec Pension Plan was created, it was deemed to be a program similar to that of the Canada Pension Plan. Quebec therefore takes part in those discussions.

**Senator Bellemare:** You talk here about continuing to work with the provinces and territories to ensure the plan's ongoing sustainability. Does that involve future discussions about potential changes to the plan, or is it only administrative?

**Ms. Maheu:** It could be both. A three-year review is published every year in accordance with the act. The chief actuary will publish a report this fall which will be submitted to the minister, and a review was conducted with the provinces.

[English]

**Senator Duffy:** Following up on this whole question related to equalization and fiscal transfers to the provinces, my colleague from Nova Scotia had to leave to go to another committee meeting and he asked me to ask about a change in transfers to Nova Scotia. Then I will follow up on Prince Edward Island, if you have a moment.

**Ms. Maheu:** The changes to Nova Scotia are not spelled out specifically in the Main Estimates. Nova Scotia will receive equalization, CHC and CST, so the amounts are not pulled out for Nova Scotia. Actually, I could refer to the amounts in a few minutes.

There are two specific transfers to Nova Scotia that are spelled out in legislation and in the Main Estimates. I will start with the easiest one. It is called the Additional Fiscal Equalization of Said Payment to Nova Scotia. That payment was negotiated and put in place with Nova Scotia to ensure they would not be penalized by any offshore revenue.

**Senator Duffy:** This is the so-called Atlantic Accord?

**Ms. Maheu:** Indeed. It looks at how much Nova Scotia would receive in equalization if it had no offshore revenues, if it does, and then it compensates for the difference.

**Senator Duffy:** Do we know how much that would be, approximately?

**Ms. Maheu:** Yes. In 2013, it will be \$89 million. I am struggling with my billions and millions.

**Senator Duffy:** I do not think Mr. Flaherty would like that.

**Ms. Maheu:** No, indeed.

fait partie du comité des ministres quand ces questions sont discutées et les fonctionnaires aussi, parce que leur programme doit être aligné avec le programme fédéral. Quand la Régie des rentes a été créée, on a jugé que c'était un programme semblable à celui du Régime de pensions du Canada. Le Québec participe donc à ces discussions.

**La sénatrice Bellemare :** Vous parlez ici de poursuivre la collaboration pour assurer la pérennité du régime. Est-ce que cela implique des discussions à venir concernant des changements éventuels à ce régime ou est-ce seulement administratif?

**Mme Maheu :** Ce pourrait être les deux. Sous la loi, une revue triennale est publiée chaque année. L'actuaire en chef déposera un rapport l'automne prochain qui sera soumis au ministre et, dans ce contexte, une revue a lieu avec les provinces.

[Traduction]

**Le sénateur Duffy :** Concernant toute cette question liée à la péréquation et aux transferts fiscaux en faveur des provinces, mon collègue de la Nouvelle-Écosse, qui a dû s'absenter pour assister à un autre comité, m'a demandé de poser une question au sujet des transferts en faveur de la Nouvelle-Écosse. Je vous interrogerai ensuite au sujet de l'Île-du-Prince-Édouard, si vous en avez le temps.

**Mme Maheu :** Les changements apportés à la Nouvelle-Écosse ne figurent pas expressément dans le Budget principal des dépenses. La Nouvelle-Écosse va bénéficier des paiements de péréquation, de TCS et de TSC, de sorte que ces montants ne sont pas ventilés en ce qui concerne cette province. Je serai d'ailleurs en mesure de vous les communiquer dans quelques minutes.

Il y a deux transferts bien précis envers la Nouvelle-Écosse qui sont expressément mentionnés dans la législation et dans le Budget principal des dépenses. Je vais commencer par le plus simple. Il s'agit des paiements de péréquation compensatoires supplémentaires en faveur de la Nouvelle-Écosse. Ces paiements ont été négociés et mis en place avec la Nouvelle-Écosse pour faire en sorte que cette province ne soit pas pénalisée par les recettes tirées de ses ressources extracôtières.

**Le sénateur Duffy :** C'est ce que l'on appelle l'Accord atlantique?

**Mme Maheu :** Effectivement. On calcule combien la Nouvelle-Écosse percevrait au titre de la péréquation si elle n'avait pas de ressources extracôtières et, lorsqu'elle en a, on verse une compensation pour tenir compte de la différence.

**Le sénateur Duffy :** Est-ce que nous en connaissons approximativement le montant?

**Mme Maheu :** Oui. En 2013, ce sera 89 millions de dollars. J'ai tendance à confondre les milliards et les millions.

**Le sénateur Duffy :** Je ne pense pas que cela plaira à M. Flaherty.

**Mme Maheu :** Non, en effet.

**The Chair:** At page 138 of the Main Estimates, it is shown as \$56.6 million. It is about the fifth bullet down.

**Ms. Maheu:** That is the decrease. The question was how much the payment is in 2013. The 56.6 is the decrease from last year.

**The Chair:** Additional fiscal equalization is the decrease of \$56 million due to what? I see it. It is a decrease from what it was.

**Ms. Harrison:** From May to May.

**Senator Duffy:** Transfers to Prince Edward Island often seem to get lost with all of the equalization-receiving provinces. My particular interest, as is my colleague's, is Prince Edward Island. Often the federal government seems to get lost in the traffic when it comes to the important role the federal government plays in the economies of equalization-receiving provinces. Do you have any statistics you can share with us on that?

**Ms. Maheu:** Sure. P.E.I. in 2013-14 will receive 128,000 of CHT, the Canadian Health Transfer; an additional 50,000 for the Canadian Social Transfer; and about \$1 million for what is called the Wait Times Support Transfer.

**Senator Duffy:** Is that for health care to eliminate wait times?

**Ms. May:** Indeed. In equalization, they will receive about 340,000.

**Senator Duffy:** Is it not 340 million?

**Ms. Maheu:** Yes, you are right.

The total will be \$520 million.

**Senator Duffy:** So it will be half a billion dollars to Prince Edward Island from the Government of Canada. Thank you very much.

**The Chair:** Thank you all very much, Ms. Harrison and your team. We appreciate you being here from the Department of Finance Canada. We plan on beginning our study of Bill C-60, the budget implementation bill, and we may well see a number of you as we delve into that piece of legislation. For now, thank you for helping us with the Main Estimates.

Honourable senators, this meeting is now concluded.

(The committee adjourned.)

**Le président :** À la page 138 du Budget principal des dépenses, on indique 56,6 millions de dollars. C'est à la cinquième rubrique en descendant.

**Mme Maheu :** Il s'agit là de la diminution. La question est de savoir quel a été le montant de ce paiement en 2013. Ces 56,6 millions de dollars correspondent à la diminution par rapport à l'année dernière.

**Le président :** Les paiements de péréquation compensatoires supplémentaires diminuent de 56 millions de dollars par rapport à quoi? Je vois. Il s'agit d'une diminution par rapport au chiffre précédent.

**Mme Harrison :** D'un mois de mai sur l'autre.

**Le sénateur Duffy :** On a tendance à oublier les transferts en faveur de l'Île-du-Prince-Édouard au milieu de toutes ces provinces qui bénéficient de la péréquation. Comme mon collègue, je m'intéresse plus particulièrement à l'Île-du-Prince-Édouard. Souvent, le gouvernement fédéral se prend à oublier le rôle important qu'il joue dans l'économie des provinces bénéficiant de la péréquation. Avez-vous des statistiques que vous pourriez nous communiquer à ce sujet?

**Mme Maheu :** Bien sûr. En 2013-2014, l'Île-du-Prince-Édouard percevra 128 000 au titre du TCS, le Transfert canadien en matière de santé, 50 000 supplémentaires au titre du Transfert canadien en matière de programmes sociaux, et environ 1 million de dollars au titre de ce qu'on appelle le Transfert pour la réduction des délais d'attente.

**Le sénateur Duffy :** Est-ce que c'est pour éliminer les délais d'attente en matière de soins de santé?

**Mme May :** Effectivement. Au titre de la péréquation, l'Île-du-Prince-Édouard percevra environ 340 000.

**Le sénateur Duffy :** Est-ce que ce n'est pas 340 millions?

**Mme Maheu :** Oui, vous avez raison.

Le total se montera à 520 millions de dollars.

**Le sénateur Duffy :** Le gouvernement du Canada versera donc à l'Île-du-Prince-Édouard un demi-milliard de dollars.

**Le président :** Nous remercions Mme Harrison et son équipe. Nous avons apprécié votre venue en tant que représentants du ministère des Finances Canada. Nous allons entreprendre notre étude du projet de loi C-60, le projet de loi d'exécution du budget, et il est possible que nous revoyions un certain nombre d'entre vous lors de cet examen. Merci en attendant de nous avoir aidés à examiner le Budget principal des dépenses.

Honorables sénateurs, voilà qui met fin à notre séance.

(La séance est levée.)

WITNESSES

**Tuesday, April 30, 2013**

*Canadian Air Transport Security Authority:*

Mario Malouin, Chief Financial Officer;

John Stroud, Vice President, Human Resources and Corporate Affairs.

*The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated:*

Claude Lachance, Senior Director, Administration;

Jean-Vincent Lacroix, Director, Communications, General Management.

*VIA Rail Canada:*

Robert St-Jean, Chief Financial and Administration Officer;

Gerry Kolaitis, Director, Strategic Planning, Finance and Administration.

**Wednesday, May 1, 2013**

*Agriculture and Agri-Food Canada:*

Greg Meredith, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy Branch;

Pierre Corriveau, Assistant Deputy Minister, Corporate Management.

*Canadian Food Inspection Agency:*

Peter Everson, Vice President, Corporate Management;

Paul Mayers, Associate Vice President, Policy and Programs Branch.

*Department of Finance Canada:*

Sherry Harrison, Assistant Deputy Minister, Corporate Branch;

Jean-Michel Catta, Assistant Deputy Minister, Consultations and Communications Branch;

Diane Lafleur, Director General, Financial Sector Branch;

Frank DesRosiers, Director General, Tax Policy Branch;

Brian Pagan, Director, Fiscal Policy, Economic and Fiscal Policy Branch;

Nicholas Leswick, Director, International Finance and Development Division;

Chantal Maheu, General Director, Federal-Provincial Relations and Social Policy Branch;

Ross Ezzeddin, Director, Sector Policy Analysis, Economic Development and Corporate Finance.

TÉMOINS

**Le mardi 30 avril 2013**

*Administration canadienne de la sûreté du transport aérien :*

Mario Malouin, chef des services financiers;

John Stroud, vice-président, Ressources humaines et affaires organisationnelles.

*Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée :*

Claude Lachance, directeur principal, Administration;

Jean-Vincent Lacroix, directeur, Communications, Direction générale.

*VIA Rail Canada :*

Robert St-Jean, chef, Services financiers et administration;

Gerry Kolaitis, directeur, Planification stratégique, Services financiers et administration.

**Le mercredi 1<sup>er</sup> mai 2013**

*Agriculture et Agroalimentaire Canada :*

Greg Meredith, sous-ministre adjoint, Direction générale des politiques stratégiques;

Pierre Corriveau, sous-ministre adjoint, Gestion intégrée.

*Agence canadienne d'inspection des aliments :*

Peter Everson, vice-président, Gestion intégrée;

Paul Mayers, vice-président associé, Direction générale des politiques et des programmes.

*Ministère des Finances Canada :*

Sherry Harrison, sous-ministre adjointe, Direction des services ministériels;

Jean-Michel Catta, sous-ministre adjoint, Direction des consultations et communications;

Diane Lafleur, directrice générale, Direction du secteur financier;

Frank DesRosiers, directeur général, Direction de la politique de l'impôt;

Brian Pagan, directeur, Politique budgétaire, Direction des politiques économiques et budgétaires;

Nicholas Leswick, directeur, Division des finances internationales et de la politique du développement;

Chantal Maheu, directrice générale, Direction des relations fédérales-provinciales et de la politique sociale;

Ross Ezzeddin, directeur, Analyse de la politique sectorielle, Développement économique et finances intégrées.