

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, March 21, 2023

The Standing Senate Committee on National Finance met this day with videoconference at 9 a.m. [ET] to study the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2024.

Senator Éric Forest (*Deputy Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Deputy Chair: Welcome everyone, all senators and all Canadians watching us on sencanada.ca. My name is Éric Forest; I am a senator from the province of Quebec, in the Gulf region, and I am the deputy chair of the Senate Committee on National Finance. I would now like to ask my colleagues to go around the table and introduce themselves, starting on my left.

Senator Gignac: Good morning. Clément Gignac, Quebec.

Senator Loffreda: Good morning and welcome, everyone. Tony Loffreda, Quebec.

[*English*]

Senator Bovey: I'm Patricia Bovey, senator from Manitoba.

Senator Pate: I'm Kim Pate from here on the shores of the Kitchissippi, the unceded, unsurrendered territory of the Algonquin Anishinaabeg.

Senator Boehm: Peter Boehm, Ontario.

Senator Smith: Larry Smith, Montreal.

Senator Marshall: Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Jean-Guy Dagenais, Montreal.

The Deputy Chair: Thank you. I would like to acknowledge the presence of Mireille Aubé, our clerk, and Sylvain Fleury and Shaowei Pu, our analysts.

This morning we begin our study of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2024, which were referred to this committee by the Senate of Canada on March 7, 2023.

To assist us with this study, we have with us senior officials from the Treasury Board of Canada Secretariat, Transport Canada and Employment and Social Development Canada.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 21 mars 2023

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 heures (HE), avec vidéoconférence, pour étudier le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024.

Le sénateur Éric Forest (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le vice-président : Bienvenue à tous les sénateurs et sénatrices, ainsi qu'à tous les Canadiens qui nous regardent sur sencanada.ca. Je m'appelle Éric Forest, sénateur de la province de Québec, district du Golfe, et vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. J'aimerais maintenant faire un tour de table et demander à mes collègues de se présenter, en commençant par ma gauche.

Le sénateur Gignac : Bonjour. Clément Gignac, du Québec.

Le sénateur Loffreda : Bonjour et bienvenue à tous. Tony Loffreda, du Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice Bovey : Je suis Patricia Bovey, du Manitoba.

La sénatrice Pate : Je m'appelle Kim Pate, et je suis sur les rives de la rivière Kitchissippi, qui se trouve sur le territoire non cédé et non abandonné du peuple algonquin anishinabe.

Le sénateur Boehm : Peter Boehm, de l'Ontario.

Le sénateur Smith : Larry Smith, de Montréal.

La sénatrice Marshall : Elizabeth Marshall, de Terre-Neuve-et-Labrador.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Jean-Guy Dagenais, de Montréal.

Le vice-président : Merci. J'aimerais souligner la présence de Mireille Aubé, notre greffière, ainsi que de Sylvain Fleury et Shaowei Pu, nos analystes.

Ce matin, nous commençons notre étude sur les dépenses prévues dans le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024, étude qui a été confiée à ce comité par le Sénat du Canada le 7 mars 2023.

Pour nous aider avec cette étude, nous avons avec nous de hauts fonctionnaires du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, de Transports Canada et d'Emploi et Développement social Canada.

[English]

Welcome to all of you. Thank you for accepting our invitation to appear in front of the Senate National Finance Committee.

[Translation]

Since there are so many of you — there are even more of you than us — and to save time, I'll introduce the three people who will be making statements and I'll ask the others to introduce themselves if they need to speak. We will now hear opening remarks from Annie Boudreau, Assistant Secretary, Expenditure Management Sector, followed by Ryan Pilgrim, Chief Financial Officer and Assistant Deputy Minister, Corporate Services, and Karen Robertson, Chief Financial Officer and Senior Assistant Deputy Minister. Ms. Boudreau, the floor is yours.

Annie Boudreau, Assistant Secretary, Expenditure Management Sector, Treasury Board of Canada Secretariat: Thank you, Deputy Chair. Before I begin, I would like to note that I am speaking to you today from the unceded traditional territory of the Algonquin Anishinabe people.

I am very pleased to appear before this committee to discuss the 2023-24 Main Estimates. I am joined by senior officials from the Treasury Board Secretariat and colleagues from the Department of Employment and Social Development and the Department of Transport.

We have with us, online, Karen Cahill, Assistant Secretary and Chief Financial Officer, Treasury Board of Canada Secretariat. I have with me Monia Lahaie, Assistant Comptroller General, Financial Management Sector, Samantha Tattersall, Assistant Comptroller General, Acquired Services and Assets Sector, Paul Wagner, Assistant Deputy Minister, Strategy and Transformation, Jean-François Fleury, Assistant Deputy Minister, Planning, Research and Renewal, Mireille Laroche, Assistant Deputy Minister, People and Culture, and finally my partner in crime, Rod Greenough, Executive Director, Expenditure Strategies and Estimates.

As you know, honourable senators, the Main Estimates for the next fiscal year are due by March 1 at the latest.

This year, the parliamentary session broke for two weeks in February and March, so the 2023-24 Main Estimates were tabled earlier than usual, on February 15. The Main Estimates provide information on \$432.9 billion in proposed spending for 129 organizations. This amount can be broken down as follows: \$198.2 billion in voted spending is to be provided through appropriations acts and \$234.8 billion in statutory spending has been authorized through other legislation.

[Traduction]

Bienvenue à toutes et tous. Merci d'avoir accepté notre invitation à comparaître devant le Comité sénatorial des finances nationales.

[Français]

Puisque vous êtes nombreux — même plus que nous — et pour gagner du temps, je vais présenter les trois personnes qui feront des déclarations et je demanderais aux autres de se présenter s'ils doivent prendre la parole. Nous allons maintenant écouter les remarques préliminaires de Mme Annie Boudreau, secrétaire adjointe, Secteur de la gestion des dépenses, qui sera suivie de M. Ryan Pilgrim, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services généraux, et de Mme Karen Robertson, dirigeante principale des finances et sous-ministre adjointe principale. Madame Boudreau, la parole est à vous.

Annie Boudreau, secrétaire adjointe, Secteur de la gestion des dépenses, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Merci, monsieur le vice-président. Avant de commencer, j'aimerais souligner que je vous parle aujourd'hui depuis le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabé.

C'est un grand plaisir pour moi de comparaître devant ce comité pour discuter du Budget principal des dépenses de 2023-2024. Je suis accompagnée de hauts fonctionnaires du Secrétariat du Conseil du Trésor et de collègues du ministère de l'Emploi et du Développement social et du ministère des Transports.

Nous avons avec nous en ligne Karen Cahill, secrétaire adjointe et dirigeante principale des finances, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. J'ai avec moi Monia Lahaie, contrôleur général adjointe, Secteur de la gestion financière, Samantha Tattersall, contrôleur général adjointe, Secteur des services acquis et des actifs, Paul Wagner, sous-ministre adjoint, Stratégie et transformation, Jean-François Fleury, sous-ministre adjoint, Planification, recherche et renouvellement, Mireille Laroche, sous-ministre adjointe, Personnes et culture, et enfin mon complice, Rod Greenough, directeur exécutif, Stratégies et prévisions des dépenses.

Comme vous le savez, honorables sénatrices et sénateurs, le Budget principal des dépenses pour le prochain exercice financier doit être déposé au plus tard le 1^{er} mars.

Cette année, la session parlementaire a été interrompue pendant deux semaines en février et mars, de sorte que le Budget principal des dépenses de 2023-2024 a été déposé plus tôt que d'habitude, soit le 15 février. Le budget principal nous donne de l'information sur un montant de 432,9 milliards de dollars de dépenses proposées pour 129 organisations. Cette somme peut être ventilée de la façon suivante : 198,2 milliards de dollars de dépenses votées doivent être accordés au moyen de lois de

Transfer payments to other levels of government, individuals, and other organizations account for \$261.4 billion, or 60.4% of planned spending. Government operating and capital costs amount to \$133.7 billion, or 30.9% of planned spending. Finally, interest payments on the public debt amount to \$37.8 billion, which is the remaining 8.7% of planned spending.

[English]

Voted spending has increased approximately 4% in comparison to the 2022-23 Main Estimates, including significant increases relating to settlements with Indigenous groups, disaster recovery assistance to provinces and programs to increase the housing supply.

Voted spending will be authorized through two appropriation bills. The first, interim supply, will be introduced this week and will provide funding to cover spending until the end of June. The second, full supply, will be introduced in June for the balance of funding presented in the 2023-24 Main Estimates.

[Translation]

Compared to last year's Main Estimates, planned legislative spending is up 13%. Significant changes in statutory spending include increases in interest on unmatured debt as well as transfer payments for items such as seniors' benefits, the Canada Health Transfer, fiscal equalization and the Climate Action Incentive Payment. These updated forecasts were previously published in the Fall 2022 Economic Statement.

These Main Estimates do not include any changes to planned spending, which will be announced for the first time in next week's federal budget. Therefore, expect funding decisions in the budget to be reflected in the Supplemental Estimates later in 2023-24.

[English]

Now I would like to spend a bit of time talking about estimates specific to the Treasury Board Secretariat, or TBS. The secretariat is seeking \$8.9 billion in funding in these Main Estimates. Of this amount, \$750 million is for government contingencies — this annual amount has remained unchanged for many years — and \$71 million is for government-wide initiatives. The list of supported initiatives is available online

crédits et 234,8 milliards de dollars de dépenses législatives ont été autorisés en vertu d'autres lois.

Les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des particuliers et à d'autres organisations représentent 261,4 milliards de dollars, soit 60,4 % des dépenses prévues. Les coûts de fonctionnement et d'investissement du gouvernement s'élèvent à 133,7 milliards de dollars, soit 30,9 % des dépenses prévues. Enfin, les paiements d'intérêt sur la dette publique s'élèvent à 37,8 milliards de dollars, ce qui correspond aux 8,7 % restants des dépenses prévues.

[Traduction]

Les dépenses votées ont augmenté d'environ 4 % par rapport au Budget principal des dépenses de 2022-2023, ce qui comprend d'importantes augmentations liées aux ententes avec des groupes autochtones, aux contributions aux provinces à titre d'aide financière en cas de catastrophes et aux programmes visant à accroître l'offre de logements.

Les dépenses votées seront autorisées au moyen de deux projets de loi de crédits. Le premier, le projet de loi de crédits provisoires, sera présenté cette semaine et fournira les autorisations de dépenser suffisantes jusqu'à la fin du mois de juin. Le deuxième, le projet de loi sur la totalité des crédits, sera présenté en juin et portera sur le reste du financement présenté dans le Budget principal des dépenses de 2023-2024.

[Français]

Par rapport au Budget principal des dépenses de l'an dernier, les dépenses législatives prévues sont en hausse de 13 %. Parmi les changements importants dans les dépenses législatives, mentionnons l'augmentation des intérêts sur la dette non échue ainsi que des paiements de transfert pour des postes comme les prestations aux aînés, le Transfert canadien en matière de santé, la péréquation fiscale et Paiement de l'incitatif à agir pour le climat. Ces prévisions mises à jour ont été publiées précédemment dans l'Énoncé économique de l'automne 2022.

Ce Budget principal des dépenses ne prévoit aucune modification des dépenses prévues, qui seront annoncées pour la première fois dans le cadre du budget fédéral de la semaine prochaine. Il faut donc s'attendre à ce que les décisions de financement du budget soient reflétées dans le Budget supplémentaire des dépenses plus tard en 2023-2024.

[Traduction]

J'aimerais maintenant prendre un peu de temps pour parler du budget des dépenses du Secrétariat du Conseil du Trésor, ou SCT. Le Secrétariat demande un financement de 8,9 milliards de dollars dans le présent Budget principal des dépenses. De ce montant, 750 millions de dollars sont réservés aux éventualités du gouvernement — un montant annuel qui demeure inchangé depuis de nombreuses années — et 71 millions de dollars sont

through a new annex that we have produced this year — we're very proud of it — to Main Estimates on the central vote opening balances.

Next, \$3.4 billion is to make payments under the public service pension, benefit and insurance plans, including the employer's share of health, income maintenance and life insurance premiums. This funding is \$216 million more than last year's Main Estimates, reflecting additional funding for the public service insurance plan and programs and for the Disability Insurance Plan.

Further, \$600 million is for pay-list requirements — the same amount as a year ago.

A total of \$3.75 billion is for two carry-forward votes: \$3 billion for operating and \$750 million for capital. This \$950-million increase is to ensure sufficient funding to cover the anticipated carry-forward limits of organizations.

Finally, the remaining \$312.8 million of voted funding supports the operation and activities of the Treasury Board Secretariat.

[Translation]

The Main Estimates only provide financial information about the upcoming fiscal year. The departmental plans specify how these financial resources will be used to achieve the planned results. The 2023-24 departmental plans were tabled on March 9 by the President of the Treasury Board on behalf of 90 departments and agencies. Departmental plans provide details on an organization's mandate, commitments and priorities for the upcoming fiscal year and are the baseline against which organizations will monitor and report on their performance at the end of the fiscal year through Departmental Results Reports.

Through the tabling of these plans in Parliament, parliamentarians and Canadians can track progress on stated priorities and hold the government accountable for how it uses resources to achieve expected results.

Finally, honourable senators, I would like to remind you that these estimates and other financial, people management and performance data from the government are also posted on the

destinés aux initiatives pangouvernementales. La liste des initiatives financées est disponible en ligne dans la nouvelle annexe au Budget principal des dépenses que nous avons créée cette année — et dont nous sommes très fiers — pour les soldes d'ouverture des crédits centraux.

Ensuite, 3,4 milliards de dollars serviront à effectuer des paiements au titre des régimes de pension, d'avantages sociaux et d'assurance de la fonction publique, y compris les cotisations de l'employeur aux primes d'assurance-maladie, d'assurance-salaire et d'assurance-vie. Ce financement est en augmentation de 216 millions de dollars par rapport au Budget principal des dépenses de l'an dernier en raison du financement supplémentaire pour le régime d'assurance et les programmes pour la fonction publique, et pour le Régime d'assurance-invalidité.

En outre, 600 millions de dollars sont consacrés aux besoins en matière de rémunération, soit le même montant qu'il y a un an.

Il y a deux crédits de report totalisant 3,75 milliards de dollars, à savoir 3 milliards de dollars pour le report du budget de fonctionnement et 750 millions de dollars pour report du budget des dépenses en capital. Cette augmentation de 950 millions de dollars vise à garantir un financement suffisant pour couvrir le montant des reports anticipés des organisations.

Enfin, le montant restant de 312,8 millions de dollars en crédits votés est pour le fonctionnement et les activités du Secrétariat du Conseil du Trésor.

[Français]

Le Budget principal des dépenses ne donne que des renseignements financiers sur le prochain exercice. Les plans ministériels précisent comment ces ressources financières seront utilisées pour atteindre les résultats prévus. Les plans ministériels de 2023-2024 ont été déposés le 9 mars par la présidente du Conseil du Trésor, au nom de 90 ministères et organismes. Les plans ministériels donnent des précisions sur le mandat, les engagements et les priorités d'une organisation pour l'exercice à venir et constituent la base de référence par rapport à laquelle les organisations assureront le suivi et rendront compte de leur rendement à la fin de l'exercice au moyen des Rapports sur les résultats ministériels.

Grâce au dépôt de ces plans au Parlement, les parlementaires et les Canadiens peuvent suivre les progrès accomplis dans la réalisation des priorités énoncées et tenir le gouvernement responsable de la façon dont il fait usage des ressources pour obtenir les résultats escomptés.

Enfin, honorables sénateurs et sénatrices, j'aimerais vous rappeler que le présent budget des dépenses et d'autres données sur les finances, la gestion des personnes et les résultats du

GoC InfoBase, a visualization tool that turns complex data into simple visual representations.

My colleagues and I will be pleased to answer your questions. Thank you very much.

The Deputy Chair: Thank you. Mr. Pilgrim, you have the floor.

[English]

Ryan Pilgrim, Chief Financial Officer and Assistant Deputy Minister, Corporate Services, Transport Canada: Thank you, Mr. Chair. Good morning. I am accompanied today by my colleague Serge Bijimine, Assistant Deputy Minister, Policy, who is seated at the table with me, as well as by the following individuals who are present in the room and available to support any questions you may have: Stephanie Hébert, Assistant Deputy Minister, Programs; Lisa Setlakwe, Assistant Deputy Minister, Safety and Security; and Martin McKay, Director General, High Frequency Rail. We are pleased to be here to discuss Transport Canada's Main Estimates for the fiscal year 2023-24.

As our country emerges from the impacts of the pandemic, Transport Canada remains dedicated to ensuring the safety, security, efficiency and environmental sustainability of all modes of transportation across the country. Funding provided through these Main Estimates will support a wide variety of initiatives and will enable the department to revitalize the country's transportation systems while continuing to deliver a high level of service to Canadians.

Through the 2023-24 Main Estimates, Transport Canada is seeking funding of \$3.6 billion, including \$2.1 billion for grants and contributions, \$1 billion for operating expenditures, \$166 million for capital expenditures and \$248.8 million in statutory authorities. This represents an increase in total authorities of \$761.1 million over the previous Main Estimates, associated primarily with two major initiatives: the zero-emission vehicles program and the High Frequency Rail, or HFR, project.

The zero-emission vehicles program remains a priority for the department. Through a \$542-million increase in grant funding for this program, we will continue to make zero-emission vehicles, or ZEVs, more affordable for Canadians. This funding will not only enable the continuation of purchase incentives for eligible light-duty vehicles but also accelerate the provision of incentives for eligible medium- and heavy-duty vehicles. This

gouvernement sont également affichés sur l'InfoBase du GC, un outil de visualisation qui transforme des données complexes en représentations visuelles simples.

C'est avec plaisir que mes collègues et moi répondrons à vos questions. Merci beaucoup.

Le vice-président : Merci. Monsieur Pilgrim, vous avez la parole.

[Traduction]

Ryan Pilgrim, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services généraux, Transports Canada : Merci, monsieur le président. Bonjour. Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue Serge Bijimine, sous-ministre adjoint des politiques, qui prend place à la table avec moi, et par les personnes suivantes, qui sont présentes dans la salle et pourront aider à répondre aux questions que vous pourriez avoir, soit Mme Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe aux programmes; Mme Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté; M. Martin McKay, directeur général intérimaire du Centre d'excellence sur les investissements stratégiques. Nous sommes ravis d'être ici pour discuter du Budget principal des dépenses de Transports Canada pour l'exercice 2023-2024.

Alors que notre pays se remet de la pandémie de COVID-19 et de ses effets, Transports Canada reste déterminé à assurer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la viabilité environnementale de tous les modes de transport au pays. Le financement fourni dans le cadre du présent Budget principal des dépenses permettra d'appuyer une vaste gamme d'initiatives et donnera au ministère les moyens de revitaliser les réseaux de transport du pays, tout en assurant la prestation de services de haute qualité pour les Canadiens.

Dans le cadre du Budget principal des dépenses de 2023-2024, Transports Canada demande un financement de 3,6 milliards de dollars qui comprend 2,1 milliards de dollars pour les subventions et contributions; 1 milliard de dollars pour les dépenses de fonctionnement; 166 millions de dollars pour les dépenses en immobilisations; 248,8 millions de dollars pour les pouvoirs législatifs. Cette demande représente une augmentation des autorisations totales de 761,1 millions de dollars par rapport à l'année précédente, ces augmentations appuyant principalement deux initiatives majeures, le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, ou iVZE, et le projet de train à grande fréquence, ou TGF.

L'iVZE demeure une priorité du ministère. L'augmentation de 542 millions de dollars des subventions accordées à ce programme nous permettra de continuer à rendre les véhicules zéro émission, ou VZE, plus abordables pour les Canadiens. Ce financement permettra non seulement de poursuivre le programme d'incitatifs à l'achat pour les véhicules légers admissibles, mais aussi d'accélérer l'offre d'incitatifs pour les

popular incentive program is just one example of the steps the department is taking to reduce air pollution and greenhouse gas emissions, supporting a greener transportation system for Canada.

The implementation of the High Frequency Rail project represents a significant step towards enhancing climate-friendly transportation infrastructure in Canada. The HFR project will offer faster, more frequent and more reliable passenger rail service along Canada's busiest travel and trade corridor, from Quebec City to Toronto. An increase of \$270 million for Transport Canada through the Main Estimates will support the design and development of this intercity passenger rail network, as the project continues to progress on critical procurement activities in 2023-24.

In addition to increased funding for these items, Transport Canada remains dedicated to delivering on a number of additional commitments and priorities. To further support environmental sustainability in the transportation system, Transport Canada continues to implement the Oceans Protection Plan, or OPP. Through this initiative, the department is helping to reduce and prevent transportation-related pollution, protect Canada's ecosystems, strengthen marine safety and bolster partnerships with Indigenous and coastal communities.

Internationally, supply chains are under pressure on several fronts. This isn't a uniquely Canadian challenge but, rather, a global one, which is top of mind for many Canadians. Funding for the National Trade Corridors Fund will provide continued support to strengthen connectivity between various modes of transportation. This is an essential component of our nation's post-pandemic recovery which will result in more effective and efficient transportation infrastructure, help rehabilitate the country's supply chain and meet the needs of northern and remote territorial communities.

Further recapitalization of the nation's transportation infrastructure will be achieved through such initiatives as the Airports Capital Assistance Program, which provides financial assistance to regional airports for capital projects and major equipment purchases. This program helps ensure the continued safe operation of regional airports for Canadians and for the goods and services on which they rely, regardless of where they live.

véhicules moyens et lourds admissibles. Ce programme d'incitatifs populaire n'est qu'un exemple des mesures prises par le ministère pour réduire la pollution atmosphérique et les émissions de GES, en vue de créer un réseau de transport plus écologique pour le Canada.

La mise en œuvre du projet de train à grande fréquence représente une étape importante vers l'écologisation accrue des infrastructures de transport au Canada. Le projet de TGF vise à offrir un service ferroviaire voyageur plus rapide, plus fréquent et plus fiable dans le corridor Québec-Toronto, le corridor de déplacement et de commerce le plus fréquenté du pays. L'augmentation de 270 millions de dollars pour Transports Canada par l'intermédiaire du Budget principal des dépenses vise à appuyer la conception et l'élaboration de ce réseau ferroviaire voyageur interurbain, alors que les activités essentielles du processus d'approvisionnement du projet se poursuivront au cours de l'exercice 2023-2024.

Outre l'augmentation du financement de ces éléments, Transports Canada demeure déterminé à respecter diverses autres priorités et engagements. Pour soutenir davantage la durabilité environnementale dans le réseau de transport, Transports Canada poursuit la mise en œuvre du Plan de protection des océans, une initiative qui permet au ministère de contribuer à la réduction et la prévention de la pollution liée aux transports, de protéger les écosystèmes canadiens, de renforcer la sécurité maritime et de consolider les partenariats avec les collectivités autochtones et côtières.

Sur la scène internationale, les chaînes d'approvisionnement subissent des pressions à plusieurs égards. Ce défi ne concerne pas que le Canada; c'est plutôt un défi d'envergure mondiale qui est au centre des préoccupations de nombreux Canadiens. Le financement du Fonds national des corridors commerciaux apportera un soutien continu au renforcement de la connectivité entre les différents modes de transport. Cet élément essentiel à la reprise de notre pays après la pandémie se traduira par des infrastructures de transport plus efficaces et efficientes, et contribuera au rétablissement de la chaîne d'approvisionnement du pays et répondra aux besoins des collectivités nordiques et éloignées.

Diverses initiatives permettront la recapitalisation des infrastructures de transport du pays, notamment le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, qui offre aux aéroports régionaux une aide financière pour les projets d'immobilisations et les achats importants d'équipement. Ce programme contribue à assurer le fonctionnement sécuritaire des aéroports régionaux, tant pour le transport des voyageurs canadiens que pour le transport des marchandises dont ils ont besoin, quel que soit leur lieu de résidence.

[Translation]

In addition to the safety and security of our air, marine, rail and road systems, which remain at the forefront of our priority setting, a major aspect of Transport Canada's mandate is in the research, development and promotion of innovative transportation technologies that meet the rapidly evolving needs of Canadian society and industry. In this regard, we will continue to support the growing demand for new transportation solutions, including drones for a wide range of industrial and social service applications, and connected and automated transportation systems. In 2023-24, Transport Canada will maintain current safety and security operations and position itself as a leader in innovative fields, enabling Canadian companies to compete globally through a regulatory framework adapted to new emerging technologies.

These Main Estimates will also provide critical funding to the Crown corporations and transportation portfolio organizations whose operations represent an integral component of Canada's transportation sector.

For example, increased funding provided to Marine Atlantic Incorporated and the Federal Bridge Corporation Limited will support the transportation of Canadians who rely on ferry services and international bridges, both of which are recovering from impacts of the COVID-19 pandemic. Funding for the Canadian Air Transport Security Authority will ensure safe and secure operations at Canada's airports through the continued delivery of pre-boarding and baggage screening. Increased funding for VIA Rail will support their continued investment in several capital projects, beyond the High Frequency Rail program and the operations of its arm's-length subsidiary, VIA HFR.

The aforementioned initiatives represent a small sample for which funding is sought through the Main Estimates. This funding will enable Transport Canada to offer Canadians a trustworthy and dependable transportation system that has adapted to the impacts the pandemic, without compromising the priorities and commitments that existed before its onset.

My colleagues and I will be happy to answer any questions that the committee may have.

The Deputy Chair: Thank you, Mr. Pilgrim. I now invite Ms. Karen Robertson to take the floor.

Karen Robertson, Chief Financial Officer and Senior Assistant Deputy Minister, Employment and Social Development Canada: Deputy Chair, members of the committee, first of all, I would like to point out that the lands on

[Français]

Outre la sécurité et la sûreté de nos réseaux aériens, maritimes, ferroviaires et routiers, qui demeurent une priorité absolue, le mandat de Transports Canada comprend d'autres éléments importants, comme la recherche, le développement et la promotion de technologies de transport innovantes qui répondent aux besoins en évolution rapide de la société et de l'industrie canadiennes. À cet égard, nous continuerons d'appuyer la demande croissante de nouvelles solutions de transport, notamment les drones pour un large éventail d'applications industrielles et de services sociaux, ainsi que les réseaux de transport connectés et automatisés. En 2023-2024, Transports Canada maintiendra les opérations de sécurité et de sûreté actuelles et se positionnera comme leader dans les domaines novateurs, ce qui assurera une plus grande compétitivité des entreprises canadiennes à l'échelle mondiale grâce à un cadre réglementaire adapté aux nouvelles technologies émergentes.

Ce Budget principal des dépenses fournira également un financement essentiel aux sociétés d'État et aux organismes du portefeuille des transports, dont les activités font partie intégrante du secteur des transports au Canada.

Par exemple, l'augmentation du financement accordé à Marine Atlantique S.A. et à la Société des ponts fédéraux Limitée appuiera le transport des Canadiens qui dépendent des services de traversier et des ponts internationaux, qui se remettent tous deux des répercussions de la pandémie de COVID-19. Le financement de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien permettra d'assurer la sécurité des opérations dans les aéroports du Canada en maintenant les contrôles préalables à l'embarquement et le contrôle des bagages. L'augmentation du financement alloué à VIA Rail lui permettra de continuer d'investir dans plusieurs projets d'immobilisations, en plus du programme de trains à haute fréquence et des activités de sa filiale indépendante, VIA HFR.

Les initiatives susmentionnées ne représentent qu'un petit échantillon pour lequel un financement est demandé dans le cadre du Budget principal des dépenses. Ces fonds permettront à Transports Canada de continuer d'offrir aux Canadiens un réseau de transport fiable et digne de confiance, apte à répondre aux conséquences de la pandémie, sans pour autant compromettre les priorités et les engagements qui existaient déjà.

Mon collègue et moi répondrons avec plaisir aux questions des membres du comité.

Le vice-président : Merci, monsieur Pilgrim. J'inviterais maintenant Mme Karen Robertson à prendre la parole.

Karen Robertson, dirigeante principale des finances et sous-ministre adjointe principale, Emploi et Développement social Canada : Monsieur le vice-président, mesdames et messieurs les membres du comité, tout d'abord, je tiens à

which we are gathered are part of the unceded traditional territory of the Algonquin Anishinabe people.

I am pleased to be here with you today in my capacity as Chief Financial Officer of Employment and Social Development Canada, or ESDC. It is an honour to be here today.

I am also joined by several of my colleagues from the department, including Brian Leonard, Deputy Chief Financial Officer. My colleagues will assist me in providing additional detail and perspective on the items included in the department's Main Estimates.

The department provides a range of programs and services that benefit Canadians throughout their lives. For example, the department provides seniors with a basic income, supports workers, helps students finance their post-secondary education and supports parents raising young children.

Through the Labour Program, we are also mandated to ensure that vibrant, productive, healthy and competitive workplaces are maintained among federally regulated employers.

Service Canada delivers the many ESDC programs to citizens, as well as other Government of Canada programs and services.

[English]

Allow me to present to the committee an overview of Employment and Social Development Canada, or ESDC, portion of the 2023-24 Main Estimates originally tabled on February 15. The 2023-24 Main Estimates for ESDC amount to \$94.2 billion. This is an increase of \$6.8 billion when compared to the 2022-23 Main Estimates. Of the \$94.2 billion, 88% will directly benefit Canadians through the Old Age Security program and other statutory transfer payment programs.

In these Main Estimates, statutory items total \$83 billion, which is an increase of \$7 billion from 2022-23 Main Estimates. This increase is mostly explained by an \$8.2-billion planned increase to Old Age Security, OAS, and the Guaranteed Income Supplement, GIS, payments. The payments are directly related to expected increases to the number of Old Age Security pensioners. There is also indexation of benefits using higher forecast inflation rates than in previous years.

souligner que les terres sur lesquelles nous sommes rassemblés font partie du territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je suis heureuse d'être ici parmi vous aujourd'hui en ma qualité de dirigeante principale des finances d'Emploi et Développement social Canada, ou EDSC. C'est pour moi un honneur d'être ici aujourd'hui.

Je suis également accompagnée de plusieurs de mes collègues du ministère, dont M. Brian Leonard, adjoint au dirigeant principal des finances. Mes collègues m'aideront à fournir des détails supplémentaires et une perspective sur les éléments inclus dans le Budget principal des dépenses du ministère.

Le ministère offre une gamme de programmes et de services dont les Canadiens et les Canadiennes peuvent bénéficier tout au long de leur vie. Par exemple, le ministère offre aux aînés un revenu de base, soutient les travailleurs, aide les étudiants à financer leurs études postsecondaires et soutient les parents qui élèvent de jeunes enfants.

Par le biais du Programme du travail, nous avons aussi le mandat d'assurer le maintien de milieux de travail dynamiques, productifs, sains et concurrentiels chez les employeurs relevant de la compétence fédérale.

Service Canada livre les nombreux programmes d'EDSC aux citoyennes et citoyens, ainsi que d'autres programmes et services du gouvernement du Canada.

[Traduction]

Permettez-moi de présenter au comité un aperçu de la partie du Budget principal des dépenses de 2023-2024 qui concerne Emploi et Développement social Canada, ou EDSC, et qui a été initialement déposé le 15 février. Le Budget principal des dépenses de 2023-2024 pour le ministère s'élève à 94,2 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 6,8 milliards de dollars comparativement au Budget principal des dépenses de 2022-2023, et 88 % des dépenses budgétaires prévues profiteront directement aux Canadiens grâce au programme de Sécurité de la vieillesse et à d'autres programmes de paiements de transfert législatifs.

Dans le présent Budget principal des dépenses, le total des postes légaux s'élève à 83 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 7 milliards de dollars par rapport au Budget principal des dépenses de 2022-2023. Cette augmentation s'explique principalement par la hausse prévue de 8,2 milliards de dollars pour les prestations de la Sécurité de la vieillesse, ou SV, et du Supplément de revenu garanti, ou SRG. Ces paiements sont directement liés à l'augmentation prévue du nombre de bénéficiaires de la Sécurité de la vieillesse. En outre, les prestations sont indexées en fonction de taux d'inflation prévus plus élevés que les années précédentes.

Finally, Budget 2021 announced an increase of 10% to the monthly Old Age Security pension for seniors aged 75 and over as of July 2022. The OAS and GIS increases are offset by a decrease of \$1.3 billion to the Canada Student Financial Assistance Program. This is mainly explained by decreased Canada Student Grants, as the temporary COVID-19 measure doubling all grant amounts will end on July 31, 2023.

It should be noted that statutory items are included in the estimates for information purposes only, as Parliament has already approved the purpose of the expenditures and the terms and conditions under which they may be made through other legislation.

In addition to statutory items, Vote 1—Operating Budget totals \$1.3 billion in 2023-24. This is an increase of \$195.3 million from the 2022-23 Main Estimates. This increase is mainly twofold. First, it's due to investments to modernize information technology infrastructure which is supporting benefit delivery. Second, there is an increase in the operating budget to address Old Age Security workload pressures.

The total Vote 5—Grants and Contributions presented in the Main Estimates is \$9.9 billion. This is a decrease of \$427 million from 2022-23 Main Estimates. This is mainly a result of the following events: First, there is the sunsetting of the one-time payment to the Guaranteed Income Supplement and allowance recipients who received benefits in 2020. Secondly, there are also funding decreases for the following programs: Community Services Recovery Fund, the Workforce Development Agreements and the Youth Employment and Skills Strategy. Please note that there is a \$1.1-billion increase to payments to provinces and territories for Early Learning and Child Care.

You will also note that Employment Insurance benefits, EI, Canada Pension Plan benefits, CPP, and related administrative costs are excluded from the department's Main Estimates. The EI Operating Account and the CPP are specified-purpose accounts. The EI Operating Account is included in the consolidated data of the Government of Canada. The CPP is not incorporated into the government's financial statements, since it is under the joint control of the federal government and the participating provinces and territories. EI and CPP benefits are reflected in the Departmental Plan, which was tabled on March 9, 2023.

Enfin, on a annoncé dans le budget de 2021 une augmentation de 10 % de la prestation mensuelle de la Sécurité de la vieillesse pour les aînés de 75 ans et plus à compter de juillet 2022. Les augmentations de la SV et du SRG sont compensées par une diminution de 1,3 milliard de dollars du Programme canadien d'aide financière aux étudiants. Cela résulte principalement de la diminution des bourses canadiennes pour étudiants, étant donné que la mesure temporaire liée à la COVID-19 doublant le montant de toutes les bourses prendra fin le 31 juillet 2023.

Il convient de souligner que les postes législatifs sont inclus dans le budget des dépenses à titre indicatif seulement, étant donné que le Parlement les a déjà approuvés par l'intermédiaire d'autres lois qui précisent l'objectif et les modalités des dépenses.

Outre les postes législatifs, le crédit 1 — Dépenses de fonctionnement s'élève à 1,3 milliard de dollars en 2023-2024. Il s'agit d'une augmentation de 195,3 millions de dollars par rapport au Budget principal des dépenses de 2022-2023. Cette augmentation est principalement attribuable à deux facteurs. Premièrement, elle découle des investissements pour la modernisation de l'infrastructure de la technologie de l'information qui appuient le versement des prestations. Deuxièmement, une augmentation du budget de fonctionnement vise à composer avec les pressions de la charge de travail liées au programme de la Sécurité de la vieillesse.

Le total du crédit 5 — Subventions et contributions, présenté dans le Budget principal des dépenses est de 9,9 milliards de dollars. Il s'agit d'une diminution de 427 millions de dollars par rapport au Budget principal des dépenses de 2022-2023. Cette diminution est principalement attribuable aux événements suivants. Premièrement, la temporisation de la subvention unique pour les bénéficiaires du Supplément de revenu garanti et des allocations qui ont reçu des prestations en 2020. Deuxièmement, la diminution du financement des programmes suivants : le Fonds de relance des services communautaires; les ententes sur le développement de la main-d'œuvre; la Stratégie emploi et compétences jeunesse. Veuillez noter qu'il y a une augmentation de 1,1 milliard de dollars des paiements aux provinces et territoires pour l'apprentissage et la garde des jeunes enfants.

Vous remarquerez également que les prestations d'assurance-emploi, les prestations du Régime de pensions du Canada, ou RPC, et les coûts administratifs connexes sont exclus du Budget principal des dépenses du ministère. Le Compte des opérations de l'assurance-emploi et le RPC sont des comptes à fins déterminées. Le Compte des opérations de l'assurance-emploi est inclus dans les données consolidées du gouvernement du Canada. Le RPC n'est pas intégré aux états financiers du gouvernement, puisqu'il est sous le contrôle conjoint du gouvernement fédéral et des provinces et territoires participants. Les prestations de l'assurance-emploi et du RPC sont reflétées dans le Plan ministériel, qui a été déposé le 9 mars 2023.

[*Translation*]

I hope this overview has given you a better understanding of our department's Main Estimates. My colleagues and I would be happy to answer any questions you may have.

[*English*]

The Deputy Chair: Thank you very much for your statements.

[*Translation*]

We will now proceed to our question period. I would like to point out that senators have a maximum of five minutes for the first round and a maximum of three minutes for the second round. I would ask that you put your question directly, and that the witnesses answer concisely, please. The clerk will notify me when the time is up and I will let you know.

[*English*]

Senator Marshall: My first question is for Ms. Robertson. Thank you very much. You had excellent opening remarks.

I want to talk about the Early Learning and Child Care program because I've seen some recent announcements about the reduction of the fees and the \$10-a-day child care. That's wonderful news for parents who have their children in daycare and already have a space, but there aren't enough spaces. There was a commitment that there would be 250,000 new spaces created, and 40,000 new child care positions were to be created.

I know just from reading in the media — in fact, in my own province of Newfoundland and Labrador, there was an excellent article on CBC Radio where they were referring to the shortage of child care spaces as a crisis. I know in other provinces, such as P.E.I., they have about 2,000 families waiting for a child care space.

Can you give us an update as to how many of those 250,000 new spaces have been created as well as how many of the 40,000 new positions?

Ms. Robertson: I can confirm that in these Main Estimates, there is over \$6 billion in funding for children and families. With your permission, I will invite my colleague Catherine Adam, who is the Senior Assistant Deputy Minister for that program, to join me to answer your questions directly.

Catherine Adam, Senior Assistant Deputy Minister, Strategic and Service Policy Branch, Employment and Social Development Canada: Thank you very much for the question.

[*Français*]

J'espère que cet aperçu vous a permis de mieux comprendre le Budget principal des dépenses de notre ministère. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions.

[*Traduction*]

Le vice-président : Merci beaucoup pour vos déclarations.

[*Français*]

Nous allons maintenant passer à la période des questions. Je souligne que les sénateurs disposent d'un maximum de cinq minutes pour la première ronde et d'un maximum de trois minutes pour la deuxième ronde. Je vous demande donc de poser votre question directement, et aux témoins de répondre de façon concise, s'il vous plaît. La greffière m'avisera lorsque le temps de parole sera écoulé et je vous en ferai part.

[*Traduction*]

La sénatrice Marshall : Ma première question s'adresse à Mme Robertson. Je vous remercie beaucoup de votre excellente déclaration liminaire.

J'aimerais parler du programme d'apprentissage et de garde des jeunes enfants, à la lumière des annonces récentes sur la réduction des frais et les garderies à 10 \$ par jour. Il s'agit d'une excellente nouvelle pour les parents dont les enfants ont déjà une place en garderie, mais il manque de places. On s'était engagé à créer 250 000 nouvelles places en garderie et à embaucher 40 000 éducatrices et éducateurs.

Je sais, d'après ce que j'ai lu dans les médias — en fait, dans ma propre province, Terre-Neuve-et-Labrador, CBC Radio a publié un excellent article dans lequel la pénurie de places en garderie était qualifiée de crise. Je sais que dans d'autres provinces, comme l'Île-du-Prince-Édouard, quelque 2 000 familles attendent une place en garderie.

Pouvez-vous nous dire combien de nouvelles places ont été créées sur les 250 000 places prévues? Combien des 40 000 nouveaux postes prévus ont été créés?

Mme Robertson : Je peux confirmer que ce Budget principal des dépenses comprend plus de 6 milliards de dollars en financement pour les enfants et les familles. Si vous le permettez, j'inviterai ma collègue Catherine Adam, qui est sous-ministre adjointe principale pour ce programme, à se joindre à moi pour répondre directement à vos questions.

Catherine Adam, sous-ministre adjointe principale, Direction générale des politiques stratégiques et de service, Emploi et Développement social Canada : Je vous remercie beaucoup de votre question.

As of February of this year, provinces and territories, with the investment that was made in Budget 2021 for Early Learning and Child Care, had created over 50,000 new child care spaces.

Senator Marshall: Where is that disclosed? Is that publicly disclosed? Because I can't find it, and I couldn't find it in your results. I see it in the minister's mandate letter.

Ms. Adam: Part of what happens is provinces and territories, of course, have the responsibility. What we do in each of the agreements is that there are action plans that accompany the agreements. Those action plans detail what each province has as its base creation targets. For Newfoundland and Labrador, for example, you'll see the space creation targets the province has committed to.

Senator Marshall: Is that on your website?

Ms. Adam: Yes, it is.

Then, as the provinces are implementing Canada-wide, there are announcements that go out. We're tracking through conversations with provinces and territories on space creation, as well as what we're seeing in various sources, and that's what is getting us to the figure of over 50,000 confirmed new spaces that have been created.

Senator Marshall: Where is it publicly disclosed? I've spent a lot of time on this program because it's of interest to me, and I can't find the numbers. I also can't see any plan how you're going to close the gap. The 250,000 spaces won't solve the problem. So those are two questions. Where is it disclosed?

Ms. Adam: Public disclosure is really on the provinces and territories that are making the announcements and disclosing that information.

Senator Marshall: You're paying the \$30 billion.

Ms. Adam: We are, for sure.

So we know that Newfoundland and Labrador announced in May of 2022 the creation of 600 new spaces and that they plan to have those fully online by March of this year. That is one piece.

Provinces and territories report in on their targets and their action plans every year to us, so we're able to see those reports. As we gather them and pull it together for an annual report, when we have that information available, we post that publicly on the ESDC website. That will be the way to do it.

En date de février de cette année, les provinces et les territoires avaient créé plus de 50 000 nouvelles places en garderie grâce à l'investissement prévu dans le budget de 2021 pour l'apprentissage et la garde des jeunes enfants.

La sénatrice Marshall : Où trouve-t-on ces données? Sont-elles publiques? Je n'arrive pas à les trouver, même dans vos résultats. Je vois cela dans la lettre de mandat du ministre.

Mme Adam : Cela tient en partie du fait, évidemment, que cela relève des provinces et territoires. Voici comment cela fonctionne : chaque entente comprend un plan d'action dans lequel sont établis des objectifs de base sur le nombre de places à créer dans la province concernée. Pour Terre-Neuve-et-Labrador, par exemple, vous verrez le nombre de places que la province s'est engagée à créer.

La sénatrice Marshall : Cela figure-t-il sur votre site Web?

Mme Adam : Oui.

Ensuite, des annonces sont faites à mesure que les différentes provinces d'un bout à l'autre du Canada vont de l'avant. Nous faisons un suivi du nombre de places créées soit en communiquant avec les provinces et territoires, soit selon ce que nous constatons auprès de diverses sources. C'est ainsi que nous pouvons confirmer que plus de 50 000 nouvelles places ont été créées.

La sénatrice Marshall : Où ces données sont-elles divulguées publiquement? J'ai longuement examiné ce programme, car c'est un sujet qui m'interpelle, mais je n'arrive pas à trouver les données. En outre, je ne vois aucun plan pour combler l'écart. Les 250 000 places ne régleront pas le problème. Voilà donc deux questions. Où est-ce divulgué?

Mme Adam : Essentiellement, la divulgation incombe aux provinces et territoires qui font ces annonces et divulguent ces renseignements.

La sénatrice Marshall : C'est vous qui payez ces 30 milliards de dollars.

Mme Adam : En effet.

Donc, nous savons que Terre-Neuve-et-Labrador a annoncé en mai 2022 la création de 600 nouvelles places et qu'elle prévoit de rendre les données accessibles en ligne d'ici la fin mars de cette année. C'est un élément.

Les provinces et territoires nous présentent leurs objectifs et plans d'action chaque année. Nous pouvons donc consulter ces rapports. Nous collectons les données en vue de notre rapport annuel, et nous les publions sur le site Web d'EDSC à mesure qu'elles sont disponibles. C'est ainsi que nous procéderons.

In terms of closing the gap in space creation, the total in terms of what provinces and territories have committed to in the Canada-wide system with the Budget 2021 investment is actually going to be over 250,000. I believe, if my memory serves, it's approximately 275,000 new spaces.

Senator Marshall: Right.

Ms. Adam: Right now, provinces and territories are on track on their space creation targets and commitments, and we continue to monitor as they report in on that.

Senator Marshall: If I can make a suggestion, please disclose it in your Departmental Results Report.

[*Translation*]

Senator Gignac: My question is for the representative of the Treasury Board of Canada Secretariat. Ms. Boudreau, it's a pleasure to see you again. I have taken note of the InfoBase tool, which is quite an interesting tool.

My first question concerns the fact that total spending will reach \$432 billion, an 8.9% increase over the previous year. As parliamentarians, we must debate the voted portion, not the legislative component. That portion represents an increase of 4.2%. For those who follow our debates, \$432 billion is a substantial amount of money. It is admittedly less than the \$500 billion we saw during the pandemic.

I'd like to hear from you on the average annual rate of growth over the last five years. If we compare the following year with the year before the pandemic, we're talking about a spending threshold of how much more, in terms of percentage? If you don't have the information on hand, I'll come back to it later.

In the Main Estimates, the Treasury Board Secretariat is requesting \$3 billion in vote 25; this is a bit technical in relation to the operating budget, but it's still a 43% increase over the previous year. What is the purpose of this vote 25? Can you explain it to us?

Ms. Boudreau: Thank you for your questions. I'll begin with the carry-forward. There are two carry-forward instances: one for the operating budget and another for the capital budget. These carry-forwards were implemented quite a while ago to address an issue we had in the past. As you know, departments ended the fiscal year on March 31, so we didn't want them to start spending all their money before March 31 to end up with zero at the end of the year. So we put this mechanism in place whereby

Quant à l'écart du nombre de places, les provinces et territoires se sont engagés à créer dans le réseau pancanadien, grâce à l'investissement prévu dans le budget de 2021, plus de 250 000 places. Si ma mémoire est bonne, on parle d'environ 275 000 nouvelles places.

La sénatrice Marshall : Exactement.

Mme Adam : Actuellement, les provinces et territoires sont en voie d'atteindre leurs objectifs et engagements relatifs à la création de nouvelles places. Nous continuons de surveiller les progrès par l'intermédiaire des rapports qu'ils nous transmettent à cet égard.

La sénatrice Marshall : Je vous suggérerais, si vous le permettez, de les inclure dans votre rapport sur les résultats ministériels.

[*Français*]

Le sénateur Gignac : Ma question s'adresse à la représentante du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Madame Boudreau, c'est un plaisir de vous retrouver. J'ai pris bonne note de l'outil InfoBase, qui est un outil intéressant à consulter.

Ma première question a trait au fait que les dépenses totales atteindront 432 milliards de dollars, ce qui représente une hausse de 8,9 % par rapport à l'année précédente. En tant que parlementaires, nous devons nous prononcer sur la partie qui a été votée, et non sur la composante législative. Cette portion représente une augmentation de 4,2 %. Pour les gens qui suivent nos débats, 432 milliards de dollars, c'est une somme considérable. Elle est certes moins élevée que les 500 milliards qu'on a vus pendant la pandémie.

J'aimerais vous entendre sur le taux annuel de croissance moyenne depuis cinq ans. Si on compare la prochaine année avec l'année précédent la pandémie, on parle d'un seuil de dépenses de combien de plus en pourcentage? Si vous n'avez pas l'information sous la main, j'y reviendrai plus tard.

En ce qui a trait au Budget principal des dépenses, le Secrétariat du Conseil du Trésor demande 3 milliards au titre du crédit 25; c'est un peu technique par rapport au budget de fonctionnement, et c'est quand même une augmentation de 43 % par rapport à l'année précédente. À quoi sert ce fameux crédit 25? Pouvez-vous nous l'expliquer? Merci.

Mme Boudreau : Je vous remercie de vos questions. Je vais commencer par le report de fonds. En ce qui concerne le report de fonds, il y en a deux : il y a un report de fonds pour le budget de fonctionnement et il y en a un autre pour le budget de dépenses en capital. Ces reports de fonds ont été mis en œuvre il y a très longtemps pour pallier un problème qu'on avait par le passé. Comme vous le savez, les ministères ont terminé l'exercice le 31 mars, donc on ne voulait pas qu'ils commencent

any funds that were not spent by March 31 could be carried over to the next year.

In terms of the operating budget, it's a maximum of 5% of the departments' annual expenditures. I pay attention to the annual expenditures, because those include the Main Estimates and all the supplementary budgets during the year, which are Supplementary Estimates (A), (B) and (C).

In terms of the capital budget, we're talking about 20% of capital spending, but only in the Main Estimates. Why is there more money this year from the Treasury Board perspective? As you said in your first question, it's because budgets have increased by 5%, so that is the reason. That's the maximum we have. If we need more money, we'll come back to it in the supplementary estimates, as we did last year, and if we don't need more money, the money will go back into the fiscal framework.

Senator Gignac: If you ever have the number at hand in response to my first question... I'm curious to compare the average annual federal government growth rate over the last five years.

Ms. Boudreau: Yes, in fact, I do have the numbers with me. I have the growth rate, so I will provide it to you.

If you look at the 2019-20 Main Estimates, there was a total voted and statutory amount of \$299.6 billion. The following year, 2020-21, there was a total of \$304 billion, which is a 2% increase. In 2021-22, there was a total expenditure of \$342.2 billion, a 12% increase. In 2022-23, there was a total of \$397.58 billion, a 16% increase. Finally, this year, in 2023-24, we have a total of \$432 billion, for a total increase of 9%. I know I have just given you many figures, but I can also provide the committee with the information.

The Deputy Chair: Please send it through the clerk.

Senator Gignac: My next question is for Transport Canada officials and concerns the update on the much-discussed high-frequency train project.

There's been a lot of press about the possibility of high frequency rail corridors. Can you give us an update and tell us what stage we have reached on this matter?

à dépenser tout leur argent avant le 31 mars pour en arriver à zéro à la fin de l'année. Donc, ce qu'on a fait, c'est mettre ce mécanisme en place qui fait en sorte que si les sommes ne sont pas dépensées avant le 31 mars, elles peuvent être reportées à l'année suivante.

En ce qui concerne le budget de fonctionnement, c'est un maximum de 5 % des dépenses annuelles des ministères. Je fais attention aux dépenses annuelles, parce que cela comprend le Budget principal des dépenses et tous les budgets supplémentaires durant l'année, soit les budgets supplémentaires des dépenses A), B) et C).

En ce qui concerne le budget des dépenses en capital, on parle ici de 20 % des dépenses en capital, mais seulement du Budget principal des dépenses. Pourquoi a-t-on plus d'argent cette année du point de vue du Conseil du Trésor? Comme vous l'avez dit dans votre première question, c'est parce que les budgets ont augmenté de 5 %; c'est donc pour cette raison. C'est le maximum que l'on a. Si on a besoin de plus de fonds, on y reviendra dans les budgets supplémentaires, comme on l'a fait l'année dernière, et si on n'a pas besoin de plus de fonds, l'argent retournera dans le cadre financier.

Le sénateur Gignac : Si jamais vous avez à la portée de la main le chiffre qui répondrait à ma première question... Je suis curieux de comparer le taux de croissance annuel moyen des cinq dernières années pour ce qui est du gouvernement fédéral.

Mme Boudreau : Oui, en fait, j'ai les chiffres avec moi. J'ai le taux de croissance, alors je vais vous le donner.

Donc, si on examine le Budget principal des dépenses de 2019-2020, il y avait un total montant voté et législatif de 299,6 milliards de dollars. L'année suivante, en 2020-2021, on avait un montant de 304 milliards de dollars, ce qui représente une augmentation de 2 %. En 2021-2022, on a un total de dépenses de 342,2 milliards de dollars, pour une augmentation de 12 %. En 2022-2023, on a un total de 397,58 milliards de dollars, pour une augmentation de 16 %. Enfin, cette année, en 2023-2024, nous avons un total de 432 milliards de dollars, pour une augmentation totale de 9 %. Je sais que je vous ai donné beaucoup de chiffres, mais je peux aussi faire parvenir l'information au comité.

Le vice-président : Vous pouvez nous l'envoyer par l'entremise de la greffière.

Le sénateur Gignac : Ma prochaine question s'adresse aux représentants de Transports Canada et concerne la mise à jour sur le fameux dossier des trains à grande fréquence.

On a beaucoup entendu parler dans les journaux de la possibilité d'avoir des corridors de trains à grande fréquence. Pouvez-vous nous faire une mise à jour et nous dire où nous en sommes dans ce dossier?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. This is one of our generation's greatest projects in Canada. I will turn it over to my colleague Serge Bijimine.

Serge Bijimine, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: This is well and truly the largest infrastructure project in decades. The goal is to have a private sector partner who can design the project to ensure that portions of it are high speed. It could be the entire network, but certain segments will be high speed. The goal is to have some segments capable of speeds up to 250 km/h and beyond, which is considered high-speed. We are still waiting for the design.

We're going to be issuing the request for proposals soon; we've just issued the request for qualifications. We're going to qualify three or four eligible companies and from there we'll launch the request for proposals for those companies, with the goal of including high-speed portions.

Senator Gignac: I'll have questions for the second round. Thank you.

[English]

Senator Smith: Thank you. This is for Transport Canada. Mr. Pilgrim, maybe you can help me out. We have gone through the estimates of \$3.3 billion voted expenditures forecast to fund \$248 million for a total of \$3.6 billion. That is 26% above last year's Main Estimates.

The Departmental Plan 2023-24 notes that Transport Canada's commitment to reconciliation with Indigenous peoples is foundational to its activities in all forms of transportation. The department notes it plans to increase Indigenous participation by leveraging opportunities across the departments, specifically in the areas of ocean protection and rail safety.

Could you explain what the initiative is designed to achieve? How will the department measure its success?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. Indeed, reconciliation is a big part of our agenda, and several different initiatives have this as a priority. One specifically is the program to advance Indigenous reconciliation which is funded in part by the modernization of rail safety and security and by the High Frequency Rail project.

M. Pilgrim : Je vous remercie de la question. C'est un des plus grands projets au Canada pour notre génération. Je vais céder la parole à mon collègue Serge Bijimine.

Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada : C'est bel et bien le plus grand projet d'infrastructure des dernières décennies. L'objectif est d'avoir un partenaire du secteur privé qui pourra dessiner le projet afin de s'assurer d'avoir des parties qui seront à grande vitesse. Ce pourrait être tout le réseau, mais il y a des parties qui seront à grande vitesse. L'objectif est d'avoir certaines parties qui pourront aller jusqu'à 250 km/h et plus, ce qui est considéré comme des trains à grande vitesse. Nous attendons encore le design.

Nous allons bientôt lancer la demande de propositions; on vient tout juste de faire le lancement de la demande de qualification. On va qualifier trois ou quatre compagnies admissibles et à partir de là, on lancera la demande de propositions pour ces compagnies, en ayant l'objectif d'avoir des parties qui seront à grande vitesse.

Le sénateur Gignac : J'aurai des questions pour la deuxième ronde. Merci.

[Traduction]

Le sénateur Smith : Je vous remercie. Cette question est pour Transports Canada. Monsieur Pilgrim, vous pouvez peut-être m'aider. Nous avons examiné votre budget des dépenses; il comprend des dépenses votées de 3,3 milliards de dollars et 248 millions de dollars pour les pouvoirs législatifs, pour un total de 3,6 milliards de dollars, ce qui est 26 % de plus que le Budget principal des dépenses de l'an dernier.

On souligne dans votre plan ministériel de 2023-2024 que l'engagement de Transports Canada envers la réconciliation avec les peuples autochtones est un élément essentiel de ses activités dans tous les moyens de transport. Le ministère indique qu'il compte accroître la participation des Autochtones en tirant parti des occasions offertes dans l'ensemble des ministères, en particulier dans les domaines de la protection des océans et de la sécurité ferroviaire.

Pourriez-vous expliquer les objectifs de cette initiative? Comment le ministère mesurera-t-il sa réussite?

M. Pilgrim : Je vous remercie de la question. En effet, la réconciliation est un élément important de notre programme, et plusieurs initiatives différentes en font une priorité. Tout particulièrement, nous avons le Programme pour faire progresser la réconciliation avec les peuples autochtones, qui est financé en partie par l'initiative de modernisation de la sécurité et de la sûreté du transport ferroviaire et par le projet de train à grande fréquence.

As you noted as well, the Oceans Protection Plan has a significant component of Indigenous engagement, for which tens of millions of dollars have been allocated over the next number of years to ensure appropriate and meaningful consultation with Indigenous population. Perhaps I could pass it to my colleague Stephanie Hébert, who is responsible for this initiative.

Senator Smith: What I'm trying to find out is how this is going to roll out and specifics like what areas will be affected in terms of the Indigenous population and geographically. I'm trying to avoid general statements if we can get some specifics. I'm looking at trying to measure objectives. It's one thing to talk about placing money, but what is the objective? How are you going to measure the success? That's what I'm trying to find out.

Stephanie Hébert, Assistant Deputy Minister, Programs, Transport Canada: If I may, we have a number of grants and contributions programs where we are able to provide funding to Indigenous groups, usually local communities. That is to ensure capacity building and support so that they are able to provide advice and guidance to help us in terms of the development of programs and —

Senator Smith: Do you have three or four locations you could give us?

Ms. Hébert: We are exceptionally active on the West Coast. In the estimates, you have funding that supports Transport Canada and works with Indigenous communities on the implementation of the recommendations that came out of the Trans Mountain pipeline. That would be one concrete example in the estimates today.

Under the Oceans Protection Plan, again, there is a lot of work in terms of mitigating the impacts of marine shipping, in terms of supporting marine life. There is a lot of work in that space.

Senator Smith: Specifically, where would that be?

Ms. Hébert: I can follow up with the committee on specific examples of the different groups.

Senator Smith: That would be helpful if you can give us that because the money is there; the issue is where and how you're going to measure it.

Ms. Hébert: Absolutely.

Mr. Pilgrim: One good example is the Marine Training Program, or MTP. The British Columbia Institute of Technology, in partnership with Emerson College, has seen 173 students graduate the program since 2019. The Nunavut Fisheries and

Comme vous l'avez également souligné, le Plan de protection des océans comporte un important volet de participation des Autochtones. Des dizaines de millions de dollars ont été affectés à cette fin pour les prochaines années afin de garantir la tenue de consultations véritables et appropriées avec les peuples autochtones. Je pourrais céder la parole à ma collègue Stephanie Hébert, qui est responsable de cette initiative.

Le sénateur Smith : J'essaie de savoir comment les choses vont se dérouler. J'aimerais avoir des données précises sur régions et les peuples autochtones concernés. Je tente d'éviter les déclarations générales; j'aimerais avoir des détails. Je cherche à évaluer les objectifs. C'est une chose de parler d'investissements, mais quel est l'objectif? Comment allez-vous mesurer le succès de ces investissements? C'est ce que j'essaie de savoir.

Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes, Transports Canada : Si je puis me permettre, nous avons réussi à offrir du financement à des groupes autochtones grâce à un certain nombre de programmes de subventions et de contributions. Ce sont habituellement des communautés locales qui en bénéficient. Nous faisons cela pour assurer le renforcement de la capacité et du soutien afin qu'ils puissent ensuite nous fournir des conseils et nous guider dans le développement de programmes et...

Le sénateur Smith : Auriez-vous trois ou quatre exemples à nous donner?

Mme Hébert : Nous sommes exceptionnellement actifs sur la côte Ouest. Vous trouverez dans le budget principal des dépenses du financement qui servira à soutenir Transports Canada et les initiatives avec des communautés autochtones pour la mise en œuvre de recommandations à propos du pipeline Trans Mountain. Voilà un exemple concret dans le budget principal des dépenses d'aujourd'hui.

On travaille fort pour atténuer les répercussions de la navigation marine et pour soutenir la vie marine dans le cadre du Plan de protection des océans. On y travaille ardemment.

Le sénateur Smith : Pouvez-vous nous donner plus de détails sur les régions concernées?

Mme Hébert : Je pourrai faire un suivi avec votre comité pour vous donner des exemples précis de divers groupes.

Le sénateur Smith : Ce serait utile. L'argent est là, mais l'enjeu consiste à savoir comment le distribuer et comment mesurer le tout.

Mme Hébert : Absolument.

M. Pilgrim : Le Programme de formation dans le domaine maritime est un bon exemple. L'Institut de technologie de la Colombie-Britannique, en partenariat avec le Collège Emerson, a formé 173 étudiants dans ce programme depuis 2019. Un total de

Marine Training Consortium has seen 242 students complete their courses via the MTP since 2018. The Nova Scotia Community College has seen 342 students graduate since 2019.

Senator Smith: All Indigenous kids?

Mr. Pilgrim: Yes. That's part of our Marine Training Program. Significant training in ocean safety — on the West Coast primarily and in the North, with Indigenous communities — has had a real impact.

Senator Smith: Will this education lead to job opportunities within government in the local areas?

Mr. Pilgrim: Definitely. It is pretty intense training that should definitely lead to job opportunities because that skill set has a shortage.

Senator Smith: Will you be able to measure that?

Mr. Pilgrim: Yes, I'm sure we could. The number of graduates who were hired, yes.

Senator Smith: How do we get these people involved?

Mr. Pilgrim: There is definitely a skills labour shortage, so it will benefit us and the communities equally, hopefully. That is the intent.

Senator Smith: How is your measurement system going to evolve? Will it be every six months or every three months or one year? What is your time frame?

Mr. Pilgrim: In terms of measuring the results, that's a good question. The ongoing measurement and reporting on OPP are pretty intense and on our website. In terms of the numbers of folks trained, the measurement is ongoing daily and annually. In terms of those hired into permanent government positions after that, it's something I have to look into, but I'm sure it could be easily achieved.

Senator Smith: Are you measuring graduation rates, like we do in other school programs?

Mr. Pilgrim: I'm not sure the specifics in terms of measuring graduation rates, but it would be tracked.

242 étudiants ont complété leurs cours au Nunavut Fisheries and Marine Training Consortium par l'entremise de ce programme depuis 2018. Quant au Collège communautaire de la Nouvelle-Ecosse, il a vu passer 342 étudiants depuis 2019.

Le sénateur Smith : Étaient-ils tous autochtones?

M. Pilgrim : Oui. Cela fait partie de notre Programme de formation dans le domaine maritime. Nous avons offert une formation conséquente en sécurité maritime — principalement sur la côte Ouest et dans le Nord, avec les communautés autochtones —, et nous en avons ressenti les effets.

Le sénateur Smith : Cette formation permettra-t-elle à certains de se trouver des emplois au sein du gouvernement dans leur région?

M. Pilgrim : Oui, assurément. La formation est assez intense, et elle devrait assurément mener à des occasions d'emploi, parce que ces compétences se font rares.

Le sénateur Smith : Serez-vous en mesure de mesurer la chose?

M. Pilgrim : Oui, je suis certain que ce sera possible de le faire. Nous pourrons connaître le nombre de diplômés embauchés.

Le sénateur Smith : Comment peut-on les mobiliser?

M. Pilgrim : Il y a assurément une pénurie de main-d'œuvre qualifiée, alors nous en bénéficierons autant que les communautés, du moins nous l'espérons. Telle est l'intention.

Le sénateur Smith : Comment votre système d'évaluation évoluera-t-il? Procéderiez-vous à une évaluation de la situation tous les trois mois, tous les six mois, ou tous les ans? Quel est votre calendrier?

M. Pilgrim : En ce qui concerne la mesure des résultats, c'est une bonne question. Le processus de mesure et de rapports sur le PPO est assez intense. Tout cela se trouve sur notre site web. En ce qui concerne le nombre de personnes formées, on évalue la situation quotidiennement et annuellement. Pour ce qui est des personnes embauchées pour des postes permanents au sein du gouvernement une fois leur formation terminée, je vais devoir vérifier, mais je suis certain que ce ne sera pas compliqué de trouver l'information.

Le sénateur Smith : Mesurez-vous les taux d'obtention de diplômes, comme cela se fait dans d'autres programmes scolaires?

M. Pilgrim : Je ne suis pas certain des détails à cet égard, mais c'est le genre de choses pour lesquelles il y aurait un suivi.

Senator Smith: You could say, “I got 90% graduated.” It’s exciting because we have the League of Nations in front of us.

[*Translation*]

The Deputy Chair: May I congratulate you, Senator Smith, for your induction into the Canadian Football Hall of Fame.

[*English*]

Senator Loffreda: I’m honoured to speak after the Hall of Famer Larry Smith here this morning. Congratulations on the Hall of Fame, Senator Smith.

A warm welcome to all our witnesses for being here this morning. Thank you for joining our Finance Committee. My question is for Transport Canada. The pandemic showed us how interconnecting global supply chains are and how easily they can be disrupted. Can you speak to us about the work of Transport Canada in investing in trade-enabling transportation infrastructure to strengthen the efficiency, reliability and resilience of Canada’s supply chains? How is the department supporting the fluidity of Canadian trade by alleviating capacity constraints and bottlenecks? Are any of the sums of money from the National Trade Corridors Fund, which is about \$1 billion in the 2023-24 Main Estimates, going towards these supply chain objectives?

Mr. Pilgrim: Thank you very much for the question.

The Government of Canada has been working closely with industry and supply-chain partners to find solutions to ease congestion. The Government of Canada recognizes that measures taken to address supply chains must consider the important role of transportation. This is why we continue to make important strategic investments through the \$4.7-billion National Trade Corridors Fund, which has committed over \$3.7 billion to more than 182 projects to date to ease congestion and bottlenecks while enhancing trade hubs and gateways to make it easier for Canadian businesses to get their products to consumers around the world.

Also, the National Supply Chain Task Force was created last year to provide recommendations on short- and long-term actions to improve the fluidity and reliability of our supply chains. The task force’s final report was submitted to the minister in October, and we are currently studying it.

Le sénateur Smith : On pourrait dire : « 90 % des étudiants ont obtenu leur diplôme. » C’est exaltant, parce que nous avons la Société des Nations devant nous.

[*Français*]

Le vice-président : Permettez-moi de vous féliciter, sénateur Smith, de votre nomination au Temple de la renommée du football canadien.

[*Traduction*]

Le sénateur Loffreda : Je suis honoré de prendre la parole après Larry Smith ce matin, qui a été admis au Temple de la renommée. Toutes mes félicitations, sénateur Smith.

J’aimerais souhaiter la bienvenue à tous nos témoins présents ce matin. Je vous remercie de comparaître devant notre comité des finances. Ma question s’adresse aux représentants de Transports Canada. La pandémie nous a démontré à quel point les chaînes d’approvisionnement mondiales sont interreliées et comment elles peuvent être facilement perturbées. Pouvez-vous nous parler des investissements de Transports Canada dans des infrastructures de transport propices au commerce visant à renforcer l’efficacité, la fiabilité et la résilience des chaînes d’approvisionnement du Canada? Comment le ministère favorise-t-il la fluidité du commerce canadien en atténuant les contraintes de capacité et les goulets d’étranglement? Est-ce qu’une partie du montant prévu pour le Fonds national des corridors commerciaux, qui s’élève à environ 1 milliard de dollars dans le Budget principal de dépenses de 2023-2024, servira à atteindre ces objectifs pour les chaînes d’approvisionnement?

M. Pilgrim : Je vous remercie de la question.

Le gouvernement du Canada travaille de concert avec l’industrie et les partenaires des chaînes d’approvisionnement afin de trouver des solutions pour réduire la congestion. Le gouvernement du Canada reconnaît que les mesures prises pour régler les problèmes des chaînes d’approvisionnement doivent tenir compte du rôle important du secteur des transports. C’est pourquoi nous continuons à faire d’importants investissements stratégiques par l’entremise du Fonds national des corridors commerciaux, qui dispose de 4,7 milliards de dollars. Le Fonds s’est déjà engagé à investir plus de 3,7 milliards de dollars dans plus de 182 projets pour réduire la congestion et les goulets d’étranglement tout en renforçant les carrefours commerciaux et les portes d’entrée afin de faciliter l’acheminement des produits d’entreprises canadiennes vers des consommateurs du monde entier.

D’ailleurs, le gouvernement a créé le groupe de travail national sur la chaîne d’approvisionnement l’an dernier, qui avait pour mandat de formuler des recommandations sur les mesures à prendre à court et à long terme pour améliorer la fluidité et la fiabilité de nos chaînes d’approvisionnement. Le groupe de

With that, perhaps I'll pass it over to Mr. Bijimine.

Mr. Bijimine: Mr. Chair, some of the actions, or at least recommendations, from the task force did include investing in critical transportation infrastructure, launching a supply chain regulatory review, modernizing cargo and clearance inspection practices, exploring ways to bolster protection and remedies for shippers and service providers due to service disruption, leveraging data to get better cooperation among the various stakeholders in the supply chain and providing visibility.

To get back to some of the things Ryan Pilgrim was saying, there have been a lot of projects funded to help address some of those bottlenecks. We provided funding to the Edmonton airport to increase their capacity to take on more air cargo, and that has been really helpful to the supply chain. We're also in the middle of working out the funding agreement at the Montreal port on a potential new terminal — again, that would increase capacity. We are also in discussion with Canadian National Railway, or CN, and others, and we're running a few pilot projects on the West Coast to start piloting the data-sharing management systems that do exist around the world — notably, in Rotterdam, which is a world-leading port — so bringing that into Canada in the very near future.

All that work is happening, and the expectation is that there will be more coming in the very near future.

Senator Loffreda: Thank you for that response. I'll continue with Transport Canada.

I would like to lean in a little more on the High Frequency Rail, which is an important project, as you mentioned. I would like to explore the government's commitment to building and funding the high-frequency rail service between Toronto and Quebec City. On February 2, you did announce and held a briefing on the project and provided parliamentarians with an update on the next major step in the procurement process. I have some questions on that.

Much has been said about the high-speed rail, and many wonder why Canada is going down that route instead of a high-frequency rail project. Could you elaborate on that decision if you can? Is it too late for course correction? I appreciate the expectations that the in-service date for the High Frequency Rail is sometime in the early 2030s, and it may be a little early to answer my question, but could you speak to our committee about the operating structure and costs of running it and the anticipated

work a soumis son rapport final au ministre en octobre, et nous sommes en train de l'étudier.

Sur ce, je céderais peut-être la parole à M. Bijimine.

M. Bijimine : Monsieur le président, parmi les actions, ou du moins les recommandations du groupe de travail figurent l'investissement dans des infrastructures de transport essentielles, le lancement d'une révision de la réglementation de la chaîne d'approvisionnement, la modernisation des pratiques d'inspection du fret et du dédouanement, l'exploration des moyens de renforcer la protection et les recours pour les expéditeurs et les prestataires de services en cas d'interruption de service, l'utilisation des données pour obtenir une meilleure coopération entre les différentes parties prenantes de la chaîne d'approvisionnement et l'assurance d'une visibilité.

Pour revenir à ce que disait M. Pilgrim, nous avons financé de nombreux projets pour aider à résoudre certains de ces goulets d'étranglement. Nous avons accordé un financement à l'aéroport d'Edmonton pour qu'il augmente sa capacité en matière de fret aérien, ce qui a été très utile pour la chaîne d'approvisionnement. Nous sommes également en train d'élaborer un accord de financement pour le port de Montréal en vue de la construction potentielle d'un nouveau terminal, ce qui permettrait d'accroître la capacité. Nous sommes également en discussion avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, ou CN, et d'autres, et nous menons quelques projets pilotes sur la côte Ouest en vue de commencer à piloter des systèmes de gestion du partage des données qui existent ailleurs dans le monde, notamment au port de Rotterdam, qui est un port de calibre mondial. L'objectif est d'instaurer ces systèmes au Canada très bientôt.

Voilà ce qui se trame, et on s'attend à en faire plus très prochainement.

Le sénateur Loffreda : Je vous remercie de cette réponse. Je vais poursuivre avec Transports Canada.

J'aimerais parler un peu plus du train à grande fréquence, qui, comme vous l'avez dit, est un projet important. J'aimerais m'attarder à l'engagement du gouvernement à construire et à financer le service de train à grande fréquence entre Toronto et Québec. Le 2 février, vous avez organisé une séance d'information avec les parlementaires pour leur offrir une mise à jour sur la prochaine étape importante du processus d'approvisionnement. J'ai quelques questions à ce sujet.

On a beaucoup parlé du train à grande vitesse, et beaucoup se demandent pourquoi le gouvernement du Canada lui a préféré un train à grande fréquence. Pourriez-vous nous expliquer cette décision, si possible? Est-il trop tard pour changer d'idée? J'ai cru comprendre qu'on s'attend à ce que le train à grande fréquence soit opérationnel au début des années 2030, et il est donc peut-être trop tôt pour obtenir une réponse, mais pourriez-vous nous parler de la structure opérationnelle, des

revenues or profits from the new train service? Does the government expect to recuperate some money, and how profitable can we expect it to be? For example, is VIA Rail generating some revenue? Is it profitable? If not, what would make the High Frequency Rail more profitable than what you are running at this point in time through VIA Rail?

Mr. Bijimine: Certainly. I'll invite Martin McKay to answer some of these questions, but I'll start. The objective at the moment is to have a high-frequency rail, but, at the same time, the challenge we issued when we came up with the request for qualifications — and the same challenge we will issue for the request for proposals — is to have the private developer partner to have sections that could be high-speed rail. The full 1,100 kilometres will not be high-speed rail, but there will be segments that will be high-speed rail. We are encouraging the industry to get to those segments.

As to your second question, the in-service date, the way we're building the project is quite innovative. We are looking for a private developer partner to partner with government, design the project, try to get it to the next level, introduce private-sector innovation that would allow things like the high-speed rail in certain segments and, on top of that, look at ways to reduce costs but also reduce time and get to the most optimal and efficient high-frequency rail that we can achieve.

We will likely have a better sense of the exact service date once we have selected a private-sector developer and a design has been finished. We have been saying that we're looking at early to mid-2030s for the in-service date.

On operating and profitability, at the moment, VIA is not profitable, so they do require a subsidy from the government. However, prior to the pandemic — the last five years up to 2019 — VIA was requiring less and less subsidy from the government. They were getting more and more efficient and had started introducing dynamic pricing. So our expectation is that introducing the private-sector element will help build on the good foundation that VIA has set and also take it to the next level. That's what we're hoping to do.

As for some of the numbers related to that, they are fairly confidential.

[*Translation*]

The Deputy Chair: I apologize for interrupting you. Time is flying by more quickly than the train. I would ask that you complete your response in writing and send it to the clerk.

coûts d'exploitation et des revenus ou profits estimés de ce nouveau service de train? Le gouvernement s'attend-il à récupérer de l'argent? Quelles sont les estimations de rentabilité? VIA Rail générera-t-elle des revenus? Est-ce que ce sera rentable? Sinon, en quoi le train à grande fréquence serait-il plus rentable que la situation actuelle chez VIA Rail?

M. Bijimine : Je peux assurément vous répondre. Je demanderai à Martin McKay de répondre à quelques questions, mais je vais commencer. L'objectif actuel est d'avoir un train à grande fréquence, mais, en même temps, nous avons lancé un défi lors de la demande de qualifications, défi que nous lancerons à nouveau lors de l'appel d'offres. Nous voulons un partenaire, un développeur privé, qui nous permettra d'avoir certains tronçons pouvant accueillir un train à grande vitesse. Il ne sera pas possible de circuler à grande vitesse sur la totalité du chemin de fer de 1 100 kilomètres, mais ce sera possible de le faire sur certains tronçons. Nous encourageons l'industrie à s'y mettre.

En ce qui concerne votre deuxième question sur la date d'entrée en service, je vous dirais que la phase conceptuelle du projet est plutôt innovante. Nous sommes à la recherche d'un développeur privé qui travaillera de concert avec le gouvernement pour concevoir le projet et tenter de passer au niveau supérieur. Nous aimerions avoir accès aux idées innovantes du secteur privé afin d'avoir des tronçons à grande vitesse, par exemple, et nous cherchons également des façons de réduire les coûts et les délais. Nous voulons avoir le train à grande fréquence le plus optimal et efficace possible.

Nous aurons probablement une meilleure idée de la date d'entrée en service précise une fois que nous aurons choisi un développeur privé et une fois la phase de conception terminée. Jusqu'à présent, nous avons dit que nous nous attendions à ce qu'il entre en service d'ici le milieu des années 2030.

VIA Rail n'est pas rentable pour ce qui est des opérations pour le moment, alors elle a besoin d'une subvention gouvernementale. Cela dit, avant la pandémie — au cours des cinq dernières années jusqu'à 2019 — VIA Rail avait commencé à réduire ses demandes de subventions gouvernementales. La société devenait de plus en plus efficace et avait commencé à instaurer une tarification dynamique. Nous nous attendons à ce que l'apport du secteur privé aide VIA Rail à poursuivre sur cette lancée et permette même de passer au niveau supérieur. C'est ce que nous espérons.

Quant à certains chiffres à cet égard, ils sont relativement confidentiels.

[*Français*]

Le vice-président : Je m'excuse de vous interrompre. Le temps file à grande vitesse, plus vite que le train. Je vous demanderais de compléter votre réponse par écrit et de la faire parvenir à la greffière.

Senator Dagenais: My first question is for Mr. Pilgrim.

Your department's budget has steadily increased over the past several years, with a 26% hike this year. I also note that the number of employees in the department is expected to decrease next year from 6,422 to 6,200. Given these two elements, the increase in the budget and the decrease in staff, can you tell us what will change in the services that are provided to the public? If you had 200 extra employees, why didn't you cut positions before to save money? Who is going to shoulder the workload of those 200 missing employees, if you want to keep offering the public the same level of service?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. It should be noted that our budget has increased by over 90% since 2021. Meanwhile, our population has increased by 3%. The increases in our budget are, for the most part, grants and contributions. We try to manage these programs as efficiently as possible.

Our departmental plan calls for an increase in our staff by next year, from 6,388 to 6,422 employees, to manage all these new programs and ensure good customer service. Customer service is certainly a priority for the department.

[English]

We have invested in technology to have client-facing interfaces that are more fluid and client-centric. Our budget is also significantly B-based, so a large portion of our funding is temporary. We are always trying to manage our population levels with the timing of our funding. The decrease next year, 2024-25, in our Departmental Plan would be aligned with decreasing our temporary funding that will be sunsetting. We're always ramping up when new funding and new initiatives come our way. We have to ramp down when the money sunsets to ensure we remain within our budget position.

[Translation]

Senator Dagenais: Thank you. My next question is for Transport Canada officials. I would like to talk about the Zero-Emission Vehicle Incentive Program. This program had a budget of \$92 million last year, but now it's reached \$635 million, so we're talking about a \$540-million increase.

Is this increase the result of a rigorous process to arrive at this expenditure, or have you simply responded to a political

Le sénateur Dagenais : Ma première question s'adresse à M. Pilgrim.

Le budget de votre ministère est en hausse continue depuis plusieurs années; on parle cette année d'une augmentation de 26 %. Je remarque aussi que le nombre d'employés du ministère devrait passer l'an prochain de 6 422 à 6 200. Avec ces deux éléments, soit la hausse du budget et la diminution du personnel, pouvez-vous nous dire ce qui va changer dans les services qui sont fournis à la population? Si vous aviez 200 employés de trop, pourquoi ne pas avoir supprimé des postes avant pour économiser? Qui écopera de la charge de travail de ces 200 employés manquants, si vous voulez conserver les mêmes services à la population?

M. Pilgrim : Je vous remercie de la question. Il faut noter que notre budget a augmenté de plus de 90 % depuis 2021. Entre-temps, notre population a augmenté de 3 %. Les augmentations dans notre budget sont, pour la plupart, des subventions et des contributions. Nous essayons de gérer ces programmes le plus efficacement possible.

Notre plan ministériel prévoit une augmentation de notre personnel d'ici l'an prochain, soit de 6 388 à 6 422 employés, pour gérer tous ces nouveaux programmes et assurer un bon service à la clientèle. Le service à la clientèle est assurément une priorité pour le ministère.

[Traduction]

Nous avons investi dans la technologie afin d'avoir des interfaces plus fluides et plus axées sur le client. Notre budget est également basé en grande partie sur du financement temporaire. Nous essayons toujours de gérer nos niveaux de population en fonction du calendrier de notre financement. La diminution prévue pour l'exercice 2024-2025 dans notre plan ministériel correspondrait à la diminution de nos financements temporaires qui seront temporisés. Nous sommes toujours plus actifs lorsque nous recevons de nouveaux financements et lorsqu'il y a de nouvelles initiatives. Nous devons réduire nos dépenses lorsque l'argent est temporisé afin de nous assurer de respecter notre budget.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Merci. Ma prochaine question s'adresse aux représentants de Transports Canada. J'aimerais vous parler du Programme d'Incentifs pour les véhicules zéro émission. Ce programme avait un budget de 92 millions de dollars l'année dernière, mais il est maintenant de 635 millions de dollars; on parle donc d'une augmentation de 540 millions de dollars.

Cette augmentation est-elle le résultat d'un exercice rigoureux pour en arriver à cette dépense, ou avez-vous tout simplement

command? In summary, how will you use this money and what is the breakdown by province and territory?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. Last year, as I mentioned earlier, our budget was temporary.

[*English*]

The budget for zero-emission vehicles sunsetted last year. That's why there was only \$92 million in the Main Estimates, although during last year there was also a supplementary augmentation by \$347 million. We did have about \$420 million of budget last year compared to this year's \$635 million. The reason for the increase this year over last year is the addition of medium- and heavy-duty vehicles to the light-duty vehicles. That explains the increase.

In terms of the national distribution, it is user-specific. The provinces with additional incentive programs, such as British Columbia and Quebec, do have a higher take-up than other provinces. For example, for 2022-23, as of January 31, 10,700 folks requested incentive reimbursement in that year; the Prairies, 1,843; Ontario, 8,600; Quebec, 25,657; Atlantic Canada, 1,500; and the Northern region, 64. So we do track this very intensely. We have noticed that where there is that secondary incentive in a province, there is a bigger take-up.

[*Translation*]

Senator Dagenais: Given the difficulties faced by Canadians in obtaining electric vehicles, do you believe that budget is entirely necessary?

[*English*]

Mr. Pilgrim: Yes. Thank you for the question.

[*Translation*]

Yes, it is hard to obtain a vehicle these days, but thanks to this program, zero-emission vehicle purchases have increased significantly, both in Canada and the U.S., and automakers are building more vehicles. The number of vehicles available for purchase and the different types of vehicles such as sport utility vehicles or pickup trucks are increasing in large part due to the assistance of the Government of Canada. If all the money is not spent this year, we will carry those dollars over to future years to cover the projected goals.

répondu à une commande politique? En résumé, comment allez-vous utiliser cet argent et quelle sera la répartition par provinces et territoires?

M. Pilgrim : Je vous remercie de votre question. L'année dernière, comme je l'ai mentionné plus tôt, notre budget était temporaire.

[*Traduction*]

Le budget pour les véhicules à émission zéro a été temporisé l'année dernière. C'est pourquoi il n'y avait que 92 millions de dollars dans le Budget principal des dépenses, bien que l'année dernière il y ait également eu une augmentation supplémentaire de 347 millions de dollars. Notre budget était d'environ 420 millions de dollars l'année dernière, alors qu'il est de 635 millions cette année. Cette augmentation est attribuable à l'ajout de véhicules moyens et lourds aux véhicules légers.

En ce qui concerne la répartition nationale, on vise les utilisateurs. Les provinces qui ont des programmes d'incitatifs additionnels, comme la Colombie-Britannique et le Québec, ont un taux de participation plus élevé que les autres provinces. Par exemple, pour l'exercice 2022-2023, en date du 31 janvier, 10 700 personnes ont demandé un remboursement incitatif; 1 843 dans les Prairies, 8 600 en Ontario, 25 657 au Québec, 1 500 dans le Canada atlantique et 64 dans le Nord. Nous suivons ces chiffres de très près. Nous avons constaté que le taux de participation est plus élevé dans les provinces qui offrent un incitatif secondaire.

[*Français*]

Le sénateur Dagenais : Compte tenu de la difficulté pour les Canadiens à obtenir des véhicules électriques, croyez-vous que ce budget sera tout à fait nécessaire?

[*Traduction*]

M. Pilgrim : Oui. Je vous remercie de la question.

[*Français*]

Oui, il est difficile d'obtenir un véhicule ces jours-ci, mais grâce à ce programme, les achats de véhicules à zéro émission ont beaucoup augmenté au Canada et aux États-Unis et les fabricants automobiles construisent plus de véhicules. Les quantités de véhicules offerts aux clients et les différents types de véhicules comme les véhicules sport utilitaires ou les camionnettes augmentent en grande partie grâce à l'aide du gouvernement du Canada. Si on ne dépense pas tout l'argent cette année, nous allons reporter ces sommes aux prochaines années pour couvrir les objectifs prévus.

[English]

Senator Bovey: Thank you all for being here. I'm sorry, Mr. Pilgrim, but I'm going to carry on with Transport, if I may.

About five years ago, the Transport Committee of the Senate brought out their report on autonomous vehicles. You talked about efficient and environmentally conscious planning. Can you tell me where we are in the spending on the infrastructure to be able to accommodate autonomous vehicles? That was a big part of the report, and I wonder where this is built into the estimates.

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. Yes, the support of the autonomous vehicle industry, the technology and the legislation to allow such vehicles are paramount in our operations. Our Policy group, our Safety and Security group and our Programs group all have that top of mind. It's spread throughout our Safety and Security group in these budgets. Perhaps I can pass it to Serge Bijimine to describe more of the legislative approvals required and support for the industry that we have been administering.

Mr. Bijimine: We call it "connected and automated vehicles." At the moment, it's really a nascent technology. Our focus on it has been around innovation, better understanding the innovation and upcoming innovation as well as the regulatory aspect: how we regulate those vehicles when they come on the road.

We have been to numerous labs. The technology is not as advanced as people may seem to think it is. There are still a lot of issues to be sorted out. That's what we're doing with the money provided — to understand it and be ready to regulate it when it comes on to the market.

As far as the infrastructure tied to that is concerned, that would be more of a Natural Resources Canada, or NRCan, question and tied to zero-emission vehicle infrastructure as well because those would be battery-operated, and the same sort of infrastructure would be needed.

Senator Bovey: If I can go to older technology, you mentioned, Mr. Pilgrim, about revitalizing transportation and high service. As a weekly user of our air services, I can say that it's anything but efficient. For a two-and-a-half-hour flight to Winnipeg to take 19 hours and 12 hours week after week, I don't call that revitalizing efficiency. The number of hours I waste is huge.

Where in your budgets are you working to revitalize our air transport? At the same time, you talked about regional airports. I do a lot of work with the North and I'm hearing frequently about

[Traduction]

La sénatrice Bovey : Je vous remercie d'être parmi nous. Je suis désolée, monsieur Pilgrim, mais j'aimerais poursuivre avec votre ministère, si vous me le permettez.

Il y a environ cinq ans, le Comité permanent des transports et des communications du Sénat a publié son rapport sur les véhicules autonomes. Vous avez parlé d'une planification efficace et soucieuse de l'environnement. Pouvez-vous me dire où en sont les dépenses en matière d'infrastructure visant à accueillir les véhicules autonomes? C'était un élément important du rapport, et je me demande où cela se trouve dans le budget.

M. Pilgrim : Je vous remercie de la question. Oui, le soutien de l'industrie des véhicules autonomes, de la technologie et de la mesure législative qui permet de tels véhicules est primordial dans nos activités. Notre groupe des politiques, notre groupe de la sécurité et sûreté et notre groupe des programmes ont tous cette priorité à l'esprit. Tous ces éléments sont compris dans notre groupe de la sécurité et sûreté dans ces budgets. Je peux peut-être céder la parole à M. Bijimine afin qu'il vous explique plus en détail les approbations législatives requises et le soutien que nous apportons à l'industrie.

M. Bijimine : Nous les appelons « véhicules connectés et automatisés ». Il s'agit vraiment d'une technologie naissante pour l'instant. Nous avons axé nos efforts sur l'innovation; nous cherchons à mieux comprendre les concepts innovants actuels et futurs et l'aspect réglementaire d'une telle technologie. J'entends par là la façon de réglementer ces véhicules une fois qu'ils seront sur la route.

Nous avons visité de nombreux laboratoires. La technologie n'est pas aussi avancée que la population semble le croire. Il y a encore beaucoup de choses à régler. L'argent que nous versons à l'industrie sert à comprendre la technologie et à préparer la réglementation en vue de la mise en marché du véhicule.

En ce qui concerne l'infrastructure liée à ces véhicules, cela relèverait davantage de Ressources naturelles Canada et serait également lié à l'infrastructure des véhicules à émission zéro, car ces véhicules fonctionneraient avec des batteries et nécessiteraient le même type d'infrastructure.

La sénatrice Bovey : J'aimerais aborder le sujet des technologies plus anciennes. Monsieur Pilgrim, vous avez parlé de la revitalisation des transports et du service aérien. En tant qu'utilisatrice hebdomadaire de nos services aériens, je peux vous dire qu'ils sont tout sauf efficaces. Un vol vers Winnipeg, qui devrait durer deux heures et demie, dure en fait 12 ou 19 heures, semaine après semaine. Je ne dirais pas qu'on revitalise l'efficacité, ici. Je perds un temps fou.

Quand allez-vous consacrer des fonds dans le budget pour revitaliser le transport aérien? Vous avez aussi parlé des aéroports régionaux. Je travaille beaucoup dans le Nord et

permafrost, meaning the destruction of some of our runways in the North and the foundations of airports in the North beginning to be compromised. North and South, how do you get those of us in the South to get from one city to another? I don't call Winnipeg-Ottawa direct via Vancouver an efficient way to get from point A to point B. Can you address the North and the South issues of efficiency and revitalization?

Mr. Pilgrim: Thank you for the questions. Airport congestion has been on the news significantly lately in Canada and across the planet. The top priority for Transport Canada remains the safety, security and efficiency of the system. We are working with the air sector quite closely — air companies, the airports, and so on — to assess the airport congestion phenomenon, to put the right resources in place, to work with our partners at the Canadian Transportation Agency, CTA; the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA; the Canada Border Services Agency, CBSA; the RCMP; and other services, to make sure we are all aligned and on the same page.

We know what happened at Christmas is not acceptable. Our minister was here about a month ago to explain. The combination of a 280% increase in travel in the short period after COVID, the lack of skilled resources to administer and maintain that demand, coupled with the weather events, was a problem. We know that.

There is significant discussion, as I said. The minister held a national Air Sector Recovery Summit in November to ascertain the issues, work with industry and trade associations and unions to ensure that we are all working together to fix this problem. That is, indeed, a global problem and is very much noticeable in Canada.

Investments are being made. Committees are in place. In the interim, we're making sure that the rules and the legislation allows for the safest and easiest transportation of Canadians.

Now, in terms of investments — your second question — we do have significant investments, and I alluded to it in my opening remarks. The Airports Capital Assistance Program, which is focused on regional airports and focuses on safety-related capital infrastructure projects, is a significant amount of money. It is \$38-million base funding per year and added \$186,220,000 over three years to invest in three priority levels for regional airports: airside projects, rehabilitation of runways, taxiways and aprons; airside mobility equipment, snow blowers, snowplows and sweepers; and air terminal buildings, sprinkler systems, asbestos removal and barrier-free access. That is for the smaller, regional airports.

j'entends souvent parler du pergélisol, des pistes d'atterrissement détruites et des fondations des aéroports qui sont compromises. Comment pouvez-vous transporter ceux d'entre nous qui se trouvent au sud d'une ville à l'autre? Je ne dirais pas qu'un vol entre Winnipeg et Ottawa qui passe par Vancouver est un vol direct ou une façon efficace de se rendre du point A au point B. Pouvez-vous nous parler des enjeux d'efficacité et de revitalisation au nord et au sud?

M. Pilgrim : Je vous remercie pour vos questions. La congestion dans les aéroports a beaucoup fait les manchettes dernièrement au Canada et ailleurs dans le monde. La priorité pour Transports Canada demeure la sécurité et l'efficacité du système. Nous travaillons en étroite collaboration avec le secteur aérien — les compagnies aériennes, les aéroports et autres — pour évaluer le phénomène de la congestion dans les aéroports et mettre les bonnes ressources en place, et nous travaillons avec nos partenaires de l'Office des transports du Canada, de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, de l'Agence des services frontaliers du Canada, de la GRC et d'autres services afin d'assurer l'harmonisation des efforts.

Nous savons que les événements qui se sont produits à Noël sont inacceptables. Notre ministre était ici le mois dernier pour vous en parler. L'association d'une augmentation de 280 % des déplacements en peu de temps après la COVID, du manque de ressources compétentes pour répondre à la demande et des événements météorologiques a amplifié le problème. Nous le savons.

D'importantes discussions sont en cours, comme je l'ai dit plus tôt. Le ministre a tenu un sommet sur la reprise du secteur du transport aérien en novembre afin de désigner les enjeux et de travailler avec les membres de l'industrie, les associations commerciales et les syndicats pour que nous travaillions tous ensemble dans le but de régler le problème. Il s'agit en effet d'un problème mondial, qui se fait grandement sentir au Canada.

Nous investissons dans des solutions. Nous mettons en place des comités. Dans l'intervalle, nous veillons à ce que les règles et les lois assurent le transport le plus facile et le plus sécuritaire possible des Canadiens.

En ce qui a trait à votre deuxième question, dans mon discours préliminaire, j'ai fait référence aux investissements importants que nous avons faits. Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, qui se centre sur les aéroports régionaux et sur les projets d'infrastructure axés sur la sécurité, représente une importante somme d'argent. Il s'agit d'un financement de 38 millions de dollars par année, auquel s'ajoutent 186 220 000 \$ sur trois ans pour investir dans trois volets prioritaires pour les aéroports régionaux : les projets liés au côté piste des aéroports et la remise en état des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic; les équipements de mobilité du côté piste, les souffleuses à neige, les déneigeuses et les balayeurs; les

There's also the Airport Critical Infrastructure Program, ACIP, initiative for the larger airports. That's about \$586 million allocated to larger airports in the last few years. I'll just get the details. It's \$500 million over six years in the *Fall Economic Statement 2020* allocated to our larger airports, and Budget 2021 allocated another \$82.5 million for COVID-related testing and health and safety concerns.

That money has been distributed across the country. In 2022-23, British Columbia has already received \$30 million; the Prairies and Northern regions, \$31 million; Ontario, \$71 million; Quebec, \$91 million; and Atlantic provinces, \$22 million.

The money is being allocated; it's being used. There's great demand for this funding in both the regional and larger airports. We're listening and working with our central agency partners to ensure we have the right funding and support to help our colleagues.

Senator Pate: Thank you to all of you for being here. My question is for Ms. Boudreau and your department.

The mandate letter of the President of the Treasury Board includes addressing "the profound systemic inequalities and disparities that remain present in the core fabric of our society," including within the public sector.

Your 2023-24 Departmental Plan includes working with departments to ensure that the proportion of visible minorities, people with disabilities, Indigenous peoples and women in the public service meets or exceeds the workforce availability, and you also plan to "work with departments to eliminate racism in the public service." I'm curious as to what precise measures are being taken to address these issues, how you will evaluate them and how the results will be communicated to the public? Where do we see that linked through these estimates?

Ms. Boudreau: Thank you very much for the questions. I will ask my colleague Mireille Laroche to give you more information. Thank you.

Mireille Laroche, Assistant Deputy Minister, People and Culture, Office of the Chief Human Resources Officer, Treasury Board of Canada Secretariat: Thank you for the question.

bâtiments des aérogares, les systèmes de gicleurs, l'élimination de l'amiante et le libre accès. Ces investissements visent les petits aéroports régionaux.

Il y a aussi l'initiative du Programme des infrastructures essentielles des aéroports pour les plus grands aéroports, qui a permis l'octroi d'environ 586 millions de dollars au cours des dernières années. De façon plus détaillée, dans l'Énoncé économique de l'automne de 2020, on a affecté 500 millions de dollars sur six ans aux grands aéroports; dans le budget de 2021, on a consacré 82,5 millions de dollars supplémentaires en vue du dépistage de la COVID et des mesures de santé et de sécurité.

Ces fonds sont distribués dans l'ensemble du pays. En 2022-2023, la Colombie-Britannique a déjà reçu 30 millions de dollars; les Prairies et les régions nordiques ont reçu 31 millions de dollars; l'Ontario a reçu 71 millions de dollars; le Québec a reçu 91 millions de dollars et les provinces atlantiques ont reçu 22 millions de dollars.

Les fonds sont affectés; ils sont utilisés. Les demandes de financement sont importantes, tant de la part des aéroports régionaux que de la part des grands aéroports. Nous sommes à l'écoute et nous travaillons avec nos partenaires de l'organisme central pour offrir le financement et le soutien nécessaire à nos collègues.

La sénatrice Pate : Je remercie tous les témoins de leur présence aujourd'hui. Ma question s'adresse à Mme Boudreau et aux représentants du Secrétariat du Conseil du Trésor.

La lettre de mandat de la présidente du Conseil du Trésor énonce notamment qu'il faut nous attaquer aux « disparités systémiques profondes qui demeurent présentes dans notre tissu social », notamment dans le secteur public.

Votre plan ministériel de 2023-2024 prévoit la collaboration avec les ministères afin de veiller à ce que la proportion de minorités visibles, de personnes en situation de handicap, d'Autochtones et de femmes dans la fonction publique atteigne ou dépasse le taux de disponibilité au sein de la population active. Vous prévoyez aussi « collaborer avec les ministères pour éliminer le racisme dans la fonction publique ». J'aimerais savoir quelles mesures précises sont prises pour aborder ces questions, de quelle façon vous allez les évaluer et comment les résultats seront communiqués à la population. Où se trouve le lien avec les prévisions?

Mme Boudreau : Je vous remercie pour vos questions. Je demanderais à ma collègue, Mireille Laroche, d'y répondre. Merci.

Mireille Laroche, sous-ministre adjointe, Personnes et culture, Bureau du dirigeant principal des ressources humaines, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Je vous remercie pour votre question.

We have a number of initiatives that are directly addressing what you described in your questions. First of all, the approach we take is very much one of co-design and collaboration with equity-seeking groups. In everything that we do, we work with employee networks within the public service to be able to meet their needs and their demands.

In terms of tangible initiatives, I'll mention a few, but there is a long list that we could provide if you wish to have more information. We have developed over the recent year a program called "Mosaic." Mosaic is a leadership program for equity-seeking groups who are at the — we call it — "EX minus 1 level," which is right below executives, and it's to help high-potential individuals actually achieve the executive level.

We follow them. We provide them with training from the Ivey Business School in London, Ontario. We provide them with a mentor, a sponsor. We get them to do psychometric assessments, so they can get a good sense of where their strengths and weaknesses are, and we develop them in order to be able to qualify for an executive position. We've just launched the second cohort in that regard.

The other thing that we're doing from a data perspective is that we are going to be launching a new self-identification questionnaire that will be far more detailed than the one we have right now to go beyond the four equity groups that we have in the act right now to have a better understanding of our population and to meet their needs.

Every year we publish and table in Parliament a report on the Employment Equity Act. I think it is going to be tabled this week, so you'll get the latest numbers in that regard. For the first time, there will be information on Black employees in that report.

I'd be happy to provide to the committee a few more examples, if you desire. Thank you.

Senator Pate: If that information could be provided to the committee, that would be great, as well as how that information is provided in terms of the precise measurements to the public as well. It's important for us to be able to access it but also for the general public to have access.

[*Translation*]

Senator Moncion: I'm going to continue with the Transport Canada witnesses. I would like to know more about the coordination between the system's electric capabilities versus the number of vehicles that are being added to the zero-emission fleet each year.

Nous avons mis en place plusieurs initiatives visant à aborder les sujets que vous avez décrits dans vos questions. Premièrement, nous adoptons une approche de conception conjointe et de collaboration avec les groupes en quête d'équité. Nous travaillons toujours en collaboration avec les réseaux d'employés de la fonction publique afin de répondre à leurs besoins et à leurs demandes.

Je vais vous donner quelques exemples d'initiatives tangibles en place, mais nous pourrions vous transmettre une longue liste par écrit si vous le souhaitez. Au cours de la dernière année, nous avons mis sur pied le programme Mosaïque destiné aux groupes d'employés en quête d'équité de « niveau EX moins 1 », soit le niveau tout juste avant celui de cadre. Il vise à aider les personnes qui présentent un grand potentiel à atteindre le niveau de la direction.

Nous effectuons un suivi. Nous offrons de la formation par l'entremise de l'Ivey Business School de London, en Ontario. Nous offrons des services de parrainage et de mentorat. Nous offrons des évaluations psychométriques à ces employés afin qu'ils aient une bonne idée de leurs forces et de leurs faiblesses, et nous les aidons à perfectionner leurs compétences afin qu'ils puissent répondre aux exigences des postes de direction. Nous venons de lancer la deuxième cohorte.

Sur le plan de la collecte de données, nous allons lancer un nouveau questionnaire d'auto-identification qui sera beaucoup plus détaillé que le questionnaire actuel, et qui ira au-delà des quatre groupes d'équité actuels. Cela nous permettra de mieux comprendre notre population et de répondre à ses besoins.

Chaque année, nous publions un rapport sur la Loi sur l'équité en matière d'emploi, que nous déposons devant le Parlement. Je crois que le rapport sera déposé cette semaine; vous aurez donc accès aux dernières statistiques en la matière. Pour la première fois, le rapport présentera des renseignements sur les fonctionnaires noirs.

Je serai heureuse de vous donner d'autres exemples, si vous le souhaitez. Merci.

La sénatrice Pate : Si vous pouviez transmettre ces renseignements au comité — en plus des mesures précises pour la communication de l'information à la population —, ce serait excellent. Il est important pour nous d'avoir accès à ces données, mais la population générale doit aussi y avoir accès.

[*Français*]

La sénatrice Moncion : Je vais continuer avec les témoins de Transports Canada. J'aimerais en savoir plus sur la coordination qui existe entre les capacités électriques du système par rapport au nombre de véhicules qui s'ajoutent chaque année à la flotte de véhicules à zéro émission.

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. We are working with Natural Resources Canada to ensure that we have the electrical capacity to accommodate the increased number of vehicles.

[English]

In terms of the charging stations, right now there are about 20,000 charging stations open to the public at 8,700 locations. Natural Resources Canada has been given, in Budget 2022, \$400 million toward charging infrastructure, in addition to \$500 million received by the Canada Infrastructure Bank.

This will increase the number of charging stations from 20,000 to 84,500, which we feel will be commensurate to the increase in vehicle numbers. From there, we will continue to invest to make sure that folks have the incentive to keep purchasing electric vehicles and have the right infrastructure support to operate them effectively.

There is a ZEV council that has been created with Environment Canada, Natural Resources Canada and Transport Canada to ensure that our electrical infrastructure across the country, the charging capacity and the number of charging stations are aligned. We're all working together horizontally to ensure this initiative is a success and that Canadians who do buy electric vehicles are supported in their operation.

Mr. Bijimine: I think you've covered it all.

[Translation]

I would add that there is a Zero-Emission Vehicle (ZEV) Council, as Mr. Pilgrim mentioned. That council includes Natural Resources Canada, which is looking at charging stations. Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) liaises with the automotive manufacturing sector to ensure there is sufficient capacity. Environment Canada is looking at regulations and Transport Canada is looking at incentives for vehicle purchases. We've taken a holistic approach to make sure everything is moving at the same pace and in the same place.

Senator Moncion: Thank you for your answers. I'm more interested in the hydroelectric capacity. We are told that within a few years there will not be enough capacity if we do not invest in other sources of electricity. That's the coordination I'm interested in.

M. Pilgrim : Merci pour la question. Nous travaillons avec Ressources naturelles Canada pour nous assurer d'avoir la capacité électrique pour suffire à l'augmentation du nombre de véhicules.

[Traduction]

À l'heure actuelle, il y a environ 20 000 bornes de recharge publiques dans 8 700 lieux. Dans le budget de 2022, Ressources naturelles Canada s'est vu octroyer 400 millions de dollars pour les infrastructures de recharge, en plus des 500 millions de dollars reçus de la Banque de l'infrastructure du Canada.

Ainsi, nous passerons de 20 000 à 84 500 bornes de recharge ce qui, à notre avis, correspondra à l'augmentation du nombre de véhicules électriques. À partir de là, nous continuerons d'investir pour inciter la population à acheter des véhicules électriques et pour veiller à mettre en place les infrastructures appropriées.

Environnement Canada, Ressources naturelles Canada et Transports Canada ont mis sur pied un conseil sur les véhicules sans émission afin de veiller à harmoniser les infrastructures électriques du pays, la capacité de recharge et le nombre de bornes offertes. Nous travaillons tous ensemble de façon horizontale pour veiller à ce que cette initiative soit une réussite et à ce que les Canadiens qui achètent un véhicule électrique soient appuyés.

M. Bijimine : Je crois que vous avez tout dit.

[Français]

J'ajouterais qu'il y a un conseil responsable des véhicules à émission zéro (VEZ), comme l'a mentionné M. Pilgrim. Ce conseil est formé notamment de Ressources naturelles Canada, qui se penche sur les bornes de recharge. Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) fait le lien avec le secteur manufacturier de l'automobile pour s'assurer que la capacité est suffisante. Environnement Canada s'occupe de la réglementation et Transports Canada s'occupe des incitatifs pour l'achat des véhicules. Nous avons adopté une approche holistique pour nous assurer que tout progresse au même rythme et au même endroit.

La sénatrice Moncion : Merci de vos réponses. C'est plutôt la capacité hydro-électrique qui m'intéresse. On nous dit que, d'ici quelques années, la capacité ne sera pas suffisante si on n'investit pas dans d'autres sources d'électricité. C'est cette coordination qui m'intéresse.

Mr. Pilgrim: Indeed. Natural Resources Canada is in charge of this aspect of electrical capacity across Canada. There is no doubt that capacity will need to increase, given the increased use of electricity in many areas.

Senator Moncion: You spoke at length about High Frequency Rail. What are you doing for the northern regions? This follows up on Senator Bovey's question about airports. Let's take northern Ontario as an example. To get to Ottawa, there is one bus departure per day and one plane departure per day, when available. We have no choice but to drive to Ottawa. The same is true throughout northern Ontario, except for some small private air carriers that connect the cities.

What work is being done to increase non-automotive transportation capacity for northern Ontario and, for that matter, for the northern parts of all other provinces?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question.

[*English*]

The Government of Canada recognizes the importance that intercity bus travel has, not only trains and vehicles, but the importance buses have for folks across the country. Bus companies were affected quite significantly by the pandemic with some notable closures. But there have also been some notable increases and some new European and American companies coming to Canada to not only support Canadians but make money in doing so because there is potential for a thriving industry there.

In terms of northern transport, rail, there have been significant investments in the last few years in the North up to Churchill and in other areas, and also we're working closely with provinces to ensure that national capacity of buses to allow Canadians to intersect province to province, city to city is there. It is a provincial matter, but we're working with the provinces in this regard.

Mr. Bijimine: I think you've covered it all. On the air side,

[*Translation*]

You were talking about regional connectivity. We are holding discussions with several airlines. We're reviewing, exploring and analyzing solutions that could be put in place, but once the airline industry fully resumes normal operations, the market will speak up and demand regional connectivity.

M. Pilgrim : Effectivement. C'est Ressources naturelles Canada qui s'occupe de ce volet en matière de capacité électrique partout au Canada. Il ne fait aucun doute que la capacité devra augmenter, étant donné l'utilisation accrue de l'électricité dans plusieurs domaines.

La sénatrice Moncion : Vous avez beaucoup parlé du train à grande fréquence. Que faites-vous pour les régions du Nord? Je reviens à la question de la sénatrice Bovey au sujet des aéroports. Prenons l'exemple du Nord de l'Ontario. Pour se rendre à Ottawa, l'autobus offre un départ par jour et l'avion, quand il est disponible, offre lui aussi un départ par jour. Nous n'avons d'autre choix que de conduire pour nous rendre à Ottawa. Il en va de même un peu partout dans le Nord de l'Ontario, sauf pour certains petits transporteurs aériens privés qui assurent le lien entre les villes.

Quels travaux se font pour augmenter les capacités de transport autres que les véhicules automobiles, pour le Nord de l'Ontario et, en fait, pour le Nord de toutes les autres provinces?

M. Pilgrim : Merci de la question.

[*Traduction*]

Le gouvernement du Canada reconnaît l'importance du transport interurbain par autobus... non seulement les trains et les voitures, mais aussi l'importance de l'autobus dans l'ensemble du pays. Les compagnies d'autobus ont été lourdement affectées par la pandémie, et certaines grandes entreprises ont fermé leurs portes. Or, on a aussi constaté une augmentation importante de la demande et certaines nouvelles entreprises européennes et américaines ont fait leur entrée au Canada, non seulement pour aider les Canadiens, mais aussi pour faire de l'argent, parce que l'industrie pourrait être florissante.

D'importants investissements ont été faits au cours des dernières années pour le transport dans le Nord, jusqu'à Churchill et d'autres régions. Nous avons aussi travaillé en étroite collaboration avec les provinces pour veiller à ce que la capacité nationale des autobus permette aux Canadiens de se déplacer entre les provinces et entre les villes. C'est une question provinciale, mais nous travaillons avec les provinces à cet égard.

M. Bijimine : Je crois que vous avez tout dit. En ce qui a trait au transport aérien,

[*Français*]

Vous parlez de connectivité régionale. Nous sommes en discussion avec plusieurs compagnies aériennes. On examine, on explore et on analyse certaines solutions qui pourraient être mises en place, mais une fois que le secteur du transport aérien aura complètement repris ses activités normales, le marché va parler et réclamer une connectivité régionale.

Presently, things are back to 80%, 90%, or 100% normal in major cities. In smaller areas, we're still talking about 30% to 50% of the volume they had in 2019.

[English]

Senator Boehm: My question is for Treasury Board. Ms. Boudreau, you might want to call up Ms. Laroche because I'm going into the HR direction a bit specifically to follow up on my colleague Senator Pate's question about the UN Sustainable Development Goals, or SDGs, and how they're being implemented at the domestic level here.

SDG 5 refers to gender equality and empowerment of all women and girls. Ms. Laroche, in your previous comments we heard about mentorship and all of that for the various groups. I'm curious to know what the current percentage of women in leadership roles in the public service is, so on the EX level but also the assistant deputy minister, or ADM, level, so EX-04, EX-05, and whether you have a timeline to achieve targets in that regard.

You mentioned that under the Pay Equity Act there will be something tabled on this very shortly. What are the enforcement mechanisms there if you're not reaching a certain level, or are there any?

Ms. Laroche: Thank you very much for the questions. In terms of the representation of the four groups — so Indigenous people, women, persons with disabilities and visible minorities — when you look at the executive group, all but Indigenous groups are above the workforce availability threshold, so at all levels. The biggest gap that we have right now is with regard to Indigenous executives. There's significant work being done for all groups to make sure that within the pipeline, in terms of how people are progressing, that we have representation.

Right now, in terms of the groups, we are doing fairly well, but we're still very cognizant of the fact that this is ongoing work that needs to be done in that regard.

Senator Boehm: Does that include the EX-04 and EX-05 categories?

Ms. Laroche: Yes, it does.

Senator Boehm: Across government?

Ms. Laroche: Yes, it does.

Actuellement, les choses sont revenues à la normale à 80 %, 90 % ou 100 % dans les grandes villes. Dans les petites régions, on parle encore de 30 % à 50 % du volume qu'elles avaient en 2019.

[Traduction]

Le sénateur Boehm : Ma question s'adresse aux représentants du Conseil du Trésor. Madame Boudreau, vous devrez peut-être faire appel à Mme Laroche, parce que ma question porte sur la direction des ressources humaines, et fait suite à la question de ma collègue, la sénatrice Pate, au sujet des objectifs de développement durable de l'ONU et de la façon dont ils sont mis en œuvre à l'échelle nationale.

L'objectif 5 fait référence à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes et des filles. Madame Laroche, dans vos commentaires précédents, vous avez parlé de mentorat et d'autres mesures destinées à divers groupes. J'aimerais savoir quel est le pourcentage de femmes qui occupent des rôles de premier plan dans la fonction publique. Je parle de postes de niveau EX, mais aussi des postes de sous-ministre adjointe, donc les niveaux EX-04 et EX-05. J'aimerais aussi savoir si vous avez un échéancier en vue de l'atteinte des objectifs à cet égard.

Vous avez dit qu'un document allait être déposé en vertu de la Loi sur l'équité salariale sous peu. Quels sont les mécanismes d'exécution en place pour les cas où on n'atteindrait pas un certain niveau? Est-ce que de tels mécanismes sont en place?

Mme Laroche : Je vous remercie pour vos questions. En ce qui a trait à la représentation des quatre groupes — les Autochtones, les femmes, les personnes en situation de handicap et les minorités visibles —, pour les postes de direction, tous les groupes sauf celui des Autochtones dépassent la le taux de disponibilité au sein de la population active. La plus grande lacune a trait aux postes de cadre occupés par des Autochtones. Nous travaillons très fort afin d'assurer la représentation et la progression de tous les groupes.

À l'heure actuelle, nous nous en sortons assez bien, mais nous savons qu'il y a encore du travail à faire.

Le sénateur Boehm : Est-ce que les catégories EX-04 et EX-05 sont visées?

Mme Laroche : Oui.

Le sénateur Boehm : Dans l'ensemble du gouvernement?

Mme Laroche : Oui.

Senator Boehm: On SDG 10, which refers to advanced reconciliation with Indigenous peoples and taking action to reduce inequality, your 2023-24 Departmental Plan states that:

TBS will continue to work with departments to ensure that the proportion of visible minorities, Indigenous peoples, persons with disabilities, and women in the public service meets or exceeds their workforce availability.

But that statement does not make specific mention of reconciliation or is specific to Indigenous peoples, whereas the SDG goal is. I'm wondering what specific and concrete steps the Treasury Board is taking and will take to advance reconciliation, since this is a longer-term project across all federal departments.

Ms. Laroche: We work collaboratively with the other departments, responding, for example, to the first Call to Action, to ensure that we eliminate any discrimination and racism regarding, in particular, Indigenous peoples and Black employees.

From our perspective, we work very closely with the different Indigenous groups, employee groups, to actually advance and address their concerns within the public service, so there is an element of reconciliation.

I can give you an example that my group has done. We've worked with the executive group representing Indigenous executives and we've developed a talent management strategy to be able to develop and ensure that the talents of Indigenous executives are well known across the sector and that we can make sure they have the proper opportunities to further develop.

Senator Boehm: Is there any way to know whether self-identification measures or participation is increasing or not? That was always a very difficult thing to measure when I was in the public service.

Ms. Laroche: Yes, it is. I mentioned it earlier to answer the previous question. We've revamped the self-identification questionnaire. It's yet to be launched, but it will be done in the coming months. It aims to go broader than the four groups and to get much more information, and also explain how we're going to use the data and for what purpose, much more explicitly than it was. We recognize that there is a bit of a trust issue for certain individuals to self-identify. That questionnaire was developed in a co-designed fashion with all the groups to make sure it responded to the needs and had the proper language. I think that will go a long way to help identify the various populations.

Le sénateur Boehm : Au sujet de l'objectif 10 en matière de développement durable, qui vise à faire progresser la réconciliation avec les peuples autochtones et à prendre des mesures qui réduisent les inégalités, vous dites ceci dans votre plan ministériel de 2023-2024 :

Le SCT poursuivra avec les ministères le travail visant à ce que la proportion de minorités visibles, d'Autochtones, de personnes en situation de handicap et de femmes dans la fonction publique soit égale ou supérieure à leur disponibilité au sein de la population active.

Or, cet énoncé ne mentionne pas de façon précise la réconciliation est ne vise pas spécifiquement les Autochtones, contrairement à l'objectif de développement durable. J'aimerais savoir quelles mesures précises et concrètes le Conseil du Trésor prend et prendra pour favoriser la réconciliation, puisqu'il s'agit d'un projet à long terme dans l'ensemble des ministères fédéraux.

Mme Laroche : Nous travaillons en collaboration avec les autres ministères en vue de répondre au premier appel à l'action, par exemple, pour éliminer toute forme de discrimination et de racisme envers les fonctionnaires autochtones et noirs, de façon particulière.

Nous travaillons en étroite collaboration avec les divers groupes autochtones et groupes d'employés pour aborder leurs préoccupations relatives à la fonction publique; il y a donc là un élément de réconciliation.

Permettez-moi de vous donner un exemple. Notre groupe a travaillé avec le groupe représentants les cadres autochtones. Nous avons mis sur pied une stratégie de gestion des talents dont l'objectif est de développer les talents des cadres autochtones et à ce qu'ils soient reconnus dans l'ensemble du secteur, afin qu'ils puissent profiter des diverses possibilités de carrière.

Le sénateur Boehm : Y a-t-il moyen de savoir si les mesures d'auto-identification ou la participation augmentent ou non? Il était toujours très difficile de mesurer de tels facteurs lorsque je travaillais dans la fonction publique.

Mme Laroche : Oui. J'en ai parlé plus tôt en réponse à une question précédente. Nous avons remanié le questionnaire d'auto-identification. Nous ne l'avons pas encore lancé, mais nous le ferons au cours des prochains mois. Il va au-delà des quatre groupes désignés et vise à obtenir beaucoup plus de renseignements. On explique aussi la façon dont les données seront utilisées et à quelle fin, de manière beaucoup plus détaillée qu'avant. Nous reconnaissions que certaines personnes sont réticentes face à l'auto-identification. Le questionnaire a été préparé en collaboration avec tous les groupes afin de veiller à ce qu'il réponde à leurs besoins et à ce qu'un langage approprié soit utilisé. Je crois que cela contribuera grandement à désigner les diverses populations.

Senator Boehm: Thank you very much.

Senator Duncan: I'd like to thank all the witnesses who have come before us this morning. We appreciate your time and your thoughtful answers. Mr. Pilgrim, I'm sorry, but I'm going to direct my questions to you as well.

We've talked about the electric vehicles, the EVs. There has been a lot of discussion this morning. You've provided some good information to us.

I'd like to follow up on the relationship between NRCan and Transport Canada and the electric vehicle charging stations. The issue is not only capacity in our electric system; it's also the supply, the grid. I haven't heard you talk about that. The Senators for Climate Solutions group has recently had some terrific presentations about the need for investment in the grid.

Where does that fit in with your programs?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. As mentioned before, the ZEV Transition Council is working closely with Natural Resources and Environment Canada and so on to undertake the right studies to ensure that the grid, the charging stations match the growth that we expect and we're striving to achieve through electric vehicles and medium- and heavy-duty vehicles as well.

There have been studies of late to determine how well we're equipped, and it does look better than we thought in terms of Canada. I know in the States, California in particular, there has been quite a bit of news on that. It seems that our grid infrastructure, according to the studies, will be able to manage the increase brought on by the vehicles. It is something that has been continuously assessed, and we're working with the providers to make sure that our projections on growth — ours and those of NRCan — match the capacity to deliver. It does take a certain amount of time to ramp up the electrical infrastructure, whether it's nuclear, wind or water.

A request for information on grid readiness for EVs was undertaken in early 2022 and did reaffirm these findings. Specifically, stakeholder responses demonstrated broad recognition of the importance of grid readiness to complement the accelerated EV deployment. The report found that utilities perceived a relatively low vulnerability level associated with projected load growth. Canadian system planners communicated that they see business opportunity instead of risk or vulnerability. Again, we are watching carefully with the council in this regard.

Le sénateur Boehm : Merci beaucoup.

La sénatrice Duncan : Je remercie tous les témoins qui comparaissent devant nous ce matin. Nous vous remercions pour votre temps et pour vos réponses réfléchies. Monsieur Pilgrim, vous m'excuserez, mais mes questions s'adressent également à vous.

Vous avez parlé des véhicules électriques. On en a beaucoup discuté ce matin. Vous nous avez transmis des renseignements très pertinents.

J'aimerais que nous discutions davantage de la relation entre Ressources naturelles Canada et Transports Canada, et des bornes de recharge des véhicules électriques. Il n'est pas seulement question de la capacité de notre système électrique, mais aussi de l'approvisionnement et du réseau. Je ne vous ai pas entendu parler de cela. Le groupe des sénateurs pour l'action climatique a fait d'excellentes présentations récemment au sujet de la nécessité d'investir dans le réseau.

Où cela s'inscrit-il dans vos programmes?

M. Pilgrim : Je vous remercie de me poser cette question. Comme je l'ai indiqué plus tôt, le Conseil de transition vers les VZE collabore étroitement avec Ressources naturelles Canada, Environnement Canada et d'autres ministères afin d'entreprendre des études pertinentes pour veiller à ce que le réseau et les bornes de recharge suivent la croissance que nous prévoyons et que nous nous efforçons d'atteindre avec les véhicules électriques, et les poids moyens et lourds également.

Des études ont été menées dernièrement pour déterminer à quel point nous sommes bien équipés, et la situation semble meilleure que nous ne le pensions au Canada. Je sais qu'aux États-Unis, particulièrement en Californie, il y a eu beaucoup de nouvelles à ce sujet. Selon les études, il semble que notre infrastructure de réseau sera en mesure de soutenir la croissance du nombre de véhicules. C'est quelque chose qui est en constante évaluation, et nous travaillons avec les fournisseurs pour nous assurer que nos prévisions de croissance — les nôtres et celles de NRCan — correspondent à la capacité d'alimentation. Il faut un certain temps pour renforcer les infrastructures électriques, que la source d'énergie soit nucléaire, éolienne ou hydroélectrique.

Une demande de renseignements sur l'état de préparation du réseau de bornes de recharge des VE a été faite au début de 2022 et a confirmé ces conclusions. Dans leurs réponses, les parties prenantes ont largement convenu qu'il importe que le réseau soit prêt pour appuyer le déploiement accéléré des VE. Le rapport indique que les fournisseurs de services considèrent que le niveau de vulnérabilité est relativement faible au regard de la croissance projetée. Les planificateurs de système canadiens ont fait savoir qu'ils entrevoient une occasion d'affaires plutôt qu'un risque ou une vulnérabilité. Ici encore, nous surveillons la situation avec le conseil.

Senator Duncan: I think the electricity association might significantly disagree with your findings in terms of capacity in the grid at this point in time.

How well equipped are you to deal with that? The grid is a big issue. It's not just the power supply — we don't have the grid. Particularly east-west it's an issue, and it's a significant issue in the North.

Mr. Pilgrim: I think I'm delving into areas beyond my level of expertise. It's more of a Natural Resources question, so I'll leave it to them to respond on the grid.

Senator Duncan: That's my question. Is it Natural Resources Canada?

Mr. Pilgrim: It is. On the grid, for sure, yes.

Senator Duncan: We'll defer to them.

If we could go back to the regional airports and airport issues. You talked about capital investment in the North, but you're more focused on the coast, which is Nunavut and Northwest Territories. Regional airports are critical to the Yukon and to Northern Canada, period. I'd like to hear what significant capital investment is being made in regional airports. You could supply that portion in writing.

There's also the issue of rent that's paid at airports. There are landing fees, there's the infrastructure and then there are the small regional airlines. The passengers, who have to travel back and forth to Ottawa and around this country, are caught in the middle. We're paying enormous costs to fly anywhere and we don't have the routes.

What role is Transport Canada playing in taking this complicated issue of all these players and providing better service to Canadians?

Mr. Pilgrim: Thank you very much for the question. On the first question, ACAP, the national Airports Capital Assistance Program, is targeted at the regional airports, which I discussed earlier. There has been significant investment. Since 1995, we've invested \$1.2 billion nationally, with northern airports receiving over \$146 million in funding for 84 projects at 32 airports.

For the Yukon specifically, we've invested \$18.8 million in 14 projects at 3 airports; for Nunavut, \$73.2 million, 39 projects at 19 airports; for Northwest Territories, \$54.6 million, 31 projects at 10 airports. There has been a significant focus there.

La sénatrice Duncan : Je pense que l'association de l'électricité pourrait ne pas partager du tout vos conclusions sur la capacité actuelle du réseau.

Dans quelle mesure êtes-vous équipés pour répondre à la croissance? Le réseau est un problème majeur. Ce n'est pas juste une question d'alimentation électrique : nous n'avons pas le réseau. C'est un problème, particulièrement d'est en ouest, et le manque est criant dans le Nord.

M. Pilgrim : Je pense que je m'engage dans un domaine qui dépasse mon niveau d'expertise. C'est une question qui concerne davantage Ressources naturelles Canada. Je laisserai donc à ses fonctionnaires le soin de vous répondre au sujet du réseau.

La sénatrice Duncan : C'est ma question. Concerne-t-elle Ressources naturelles Canada?

M. Pilgrim : Oui. Si cela concerne le réseau, certainement.

La sénatrice Duncan : Nous leur poserons la question.

J'aimerais revenir aux aéroports régionaux et aux problèmes qui se posent dans les aéroports. Vous avez parlé des investissements en capital dans le Nord, mais vous vous concentrez surtout sur la côte, c'est-à-dire au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest. Or, les aéroports régionaux sont essentiels au Yukon et dans le Nord canadien, point. J'aimerais savoir quels investissements en capital substantiels sont effectués dans les aéroports régionaux. Vous pourriez répondre à cette question par écrit.

Il y a aussi la question du loyer payé dans les aéroports. Il y a les taxes d'atterrissement, les infrastructures et les petites lignes aériennes régionales. Les passagers, qui doivent voyager à Ottawa ou vers d'autres régions du pays, sont coincés entre les deux et doivent payer des frais exorbitants pour des services limités.

Quel rôle Transports Canada joue-t-il pour résoudre ce problème, rendu complexe par le nombre de parties concernées, afin de fournir de meilleurs services aux Canadiens?

M. Pilgrim : Je vous remercie beaucoup de me poser cette question. Sachez d'abord que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, ou PAIA, s'adresse aux aéroports régionaux, dont j'ai traité plus tôt. Des investissements considérables ont été effectués. Depuis 1995, nous avons investi plus de 1,2 milliard de dollars à l'échelle nationale, les aéroports du Nord recevant plus de 146 millions de dollars dans le cadre de 84 projets réalisés dans 32 aéroports.

Au Yukon, nous avons investi 18,8 millions de dollars dans 14 projets à 3 aéroports. Au Nunavut, 73,2 millions de dollars ont été investis dans 39 projets à 19 aéroports, alors qu'aux Territoires du Nord-Ouest, ce sont 54,6 millions de dollars qui ont été investis dans 31 projets à 10 aéroports. Nous avons réellement mis l'accent sur ces régions.

Some specific examples: airside service at Hall Beach, \$9.9 million; Coral Harbour upgrade of apron facilities, \$797,000; Yellowknife purchase of snow blowers, \$700,000; Fort Smith, Northwest Territories, rehabilitation of airside, \$15 million.

We track all that. There has been a significant amount of money, as I've stated, about \$150 million at 32 airports.

For your second question in terms of fees charged to clients and so on, in fairness, equality and service to Canadians, I'll pass that over to my colleague Serge Bijimine.

Mr. Bijimine: That's a great question. The airport system is a user-based system. That's the way it's been set up. There are a couple of fees. There's the airport improvement fee, which is stacked onto the ticket; there's the landing fee that is paid by airlines; and a number of other fees are paid.

The goal is to try to get traffic back to 2019 levels, if not more. The more traffic, the more passengers, the lower those fees. The airports have increased their fees to try to make up for past losses.

One of their requests has been to provide a bit of rent recycling. Essentially, they pay rent to the government every year, and that rent gets collected and put into the fiscal framework. One of their asks has been whether they could recycle that rent for capital projects and other things that could help the efficiency of the airport but also lower the pressure on increasing the airport improvement fees. These are things that we're exploring with them. We haven't made a decision yet, but the goal is to try to get to the point where the tickets for passengers are as affordable as possible. It starts with lowering some of the fees or at least lowering the pressure to increase the fees.

[Translation]

The Deputy Chair: If I may, I'd like to ask Ms. Robertson a question about employment insurance reform.

You are currently at the consultation stage. There were several previous consultations. I'd like to know where we stand with this reform. I'm particularly interested in the situation of seasonal workers. This is an important reality in our regions.

Ms. Robertson: Thank you very much, Deputy Chair.

Par exemple, 9,9 millions de dollars ont été versés pour les services côté piste à Hall Beach; 797 000 \$ ont été fournis pour la modernisation de l'aire de trafic à Coral Harbour; 700 000 \$ ont servi à l'achat de souffleuses à Yellowknife; et 15 millions de dollars ont permis la réfection côté piste de Fort Smith, dans les Territoires du Nord-Ouest.

Nous surveillons tout cela. Comme je l'ai indiqué, des sommes substantielles, à hauteur de 150 millions de dollars, ont été investies dans 32 aéroports.

Pour ce qui est de votre deuxième question sur les frais imposés aux clients et l'équité et l'égalité des services offerts aux Canadiens, je céderai la parole à mon collègue Serge Bijimine.

M. Bijimine : C'est une excellente question. Le système aéroportuaire est axé sur l'utilisateur. C'est ainsi qu'il est conçu. Il existe plusieurs coûts, dont les frais d'améliorations aéroportuaires, ajoutés au prix du billet, et la taxe d'atterrissement, payée par les transporteurs aériens.

L'objectif vise à ramener le trafic au niveau de 2019, si ce n'est davantage. Plus le trafic est élevé, plus les passagers sont nombreux, plus les frais diminuent. Les aéroports ont augmenté leurs frais pour tenter de compenser les pertes antérieures.

Les aéroports ont demandé de pouvoir faire une sorte de recyclage du loyer. Essentiellement, ils paient un loyer au gouvernement chaque année, et ce loyer est versé au cadre fiscal. Les aéroports demandent de pouvoir recycler ce loyer pour financer des projets d'immobilisation et d'autres initiatives qui pourraient améliorer leur efficacité, mais aussi alléger la pression qui les oblige à augmenter les frais d'améliorations aéroportuaires. Ce sont des propositions que nous étudions avec eux. Nous n'avons pas encore pris de décision, mais on tente ici de rendre les billets les plus abordables pour les passagers. Il faut commencer en réduisant certains frais ou au moins en atténuant le besoin de les augmenter.

[Français]

Le vice-président : Si vous me le permettez, j'aimerais poser une question à Mme Robertson au sujet de la réforme de l'assurance-emploi.

Vous êtes en phase de consultation. Plusieurs consultations ont été faites auparavant. J'aimerais savoir où nous en sommes avec cette réforme. Je porte une attention particulière à la situation des travailleurs et travailleuses saisonniers. C'est une réalité importante dans nos régions.

Mme Robertson : Merci beaucoup, monsieur le vice-président.

[English]

I'll mention that Employment Insurance is not included in these Main Estimates. However, it's an important part of our funding. I'd like to invite my colleague Catherine Demers, who is the policy expert on this subject.

[Translation]

Catherine Demers, Associate Assistant Deputy Minister, Skills and Employment Branch, Employment and Social Development Canada: Deputy Chair, I'm pleased to answer your question. Modernization of employment insurance is a priority for the government. There have been significant consultations over the last two years on a range of themes around modernization to look at all the issues that were identified over the years: the need for simplifying the employment insurance system, and the issues of fairness, access and adequacy and, of course, seasonal workers.

A pilot project has been extended and is still in place. Determining how we will continue to support seasonal workers was among the themes discussed in depth. All issues were discussed in depth. Reports have been produced from consultations with a wide range of experts, stakeholders and Canadians and the analysis is ongoing. The government is developing the plan announced in previous budget commitments. Once the analysis is complete, the plan will be announced. I don't know exactly when the plan will be announced, but it is being developed.

The Deputy Chair: Could you provide our clerk with the known deadlines for the modernization?

Ms. Demers: We can provide you with information on the milestones we have reached thus far.

The Deputy Chair: Thank you. We will now move on to the next round. I remind you that you each have three minutes.

[English]

Senator Marshall: I'm going to start off with a quick question for Treasury Board, but my main question is for Mr. Pilgrim.

We have the Departmental Results Reports for 2021-22, but the data sets for the Canada Revenue Agency and the Privy Council Office aren't accessible yet. Could you follow up? I'm not looking for when they will be available but to get them on the website so we can finish our review of the Departmental Results Reports.

[Traduction]

Je soulignerai que l'assurance-emploi n'est pas incluse dans le budget principal des dépenses. Elle représente toutefois une part importante de notre financement. Je voudrais inviter ma collègue Catherine Demers, experte en la matière, à vous répondre.

[Français]

Catherine Demers, sous-ministre adjointe déléguée, Direction générale des compétences et de l'emploi, Emploi et Développement social Canada : Monsieur le vice-président, je vais répondre à votre question avec plaisir. La modernisation de l'assurance-emploi est une priorité du gouvernement et il y a des consultations importantes qui ont été menées au cours des deux dernières années sur un ensemble de thèmes concernant la modernisation afin d'examiner tous les enjeux qui ont été identifiés au cours des années par rapport au besoin de simplification du régime de l'assurance-emploi, aux questions d'équité, d'accès et de caractères adéquats et, évidemment, aux travailleurs saisonniers.

Un projet pilote a été prolongé et existe toujours. Déterminer de quelle manière nous allons continuer d'appuyer les travailleurs saisonniers a été une des thématiques qui ont été abordées en profondeur. Toutes les thématiques ont été abordées en profondeur. Des rapports ont été produits lors des consultations avec un grand nombre d'experts, d'intervenants et de Canadiens; l'analyse est en cours. Le gouvernement est en train de développer le plan annoncé lors de son engagement des derniers budgets. Lorsque l'analyse sera terminée, le plan sera annoncé. Je n'ai pas l'information exacte sur le moment où le plan sera annoncé, mais il est en développement.

Le vice-président : Pourriez-vous faire parvenir à notre greffière les échéanciers connus de cette modernisation?

Mme Demers : Nous pouvons vous fournir de l'information sur les étapes que nous avons atteintes jusqu'à présent.

Le vice-président : Merci. Nous allons commencer la prochaine ronde. Je vous rappelle que vous avez trois minutes chacun.

[Traduction]

La sénatrice Marshall : Je commencerai en posant une brève question au Conseil du Trésor, mais ma question principale s'adressera à M. Pilgrim.

Nous avons les rapports sur les résultats ministériels pour 2021-2022, mais les ensembles de données pour l'Agence du revenu du Canada et le Bureau du Conseil privé ne sont pas encore accessibles. Pourriez-vous faire le suivi? Je ne veux pas savoir quand ces données seront publiées, mais il faudrait qu'elles soient sur le site Web pour que nous puissions terminer notre examen des rapports sur les résultats ministériels.

Ms. Boudreau: We will follow up today and come back to the committee as soon as possible.

Senator Marshall: Thank you.

Mr. Pilgrim, this is related to a question that several of my colleagues touched on. Toronto Pearson International Airport is a horrendous airport to travel through. It makes no difference whether it's Terminal 1 or Terminal 3 or whether you're flying domestic or international.

What specifically is the department or the minister doing to rectify the problems at Pearson International Airport? I've travelled through it many times. For people who travel through it only a couple of times a year, it must be a very stressful experience.

What is the department doing to improve the situation at Pearson?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. I will pass it directly to my colleague Serge.

Mr. Bijimine: Thank you for the question. There are two things we're doing at the moment to try to rectify the situation. The first one is we set up an airport recovery operation committee, which brings together the four largest airports — Toronto, Montreal, Vancouver and Calgary — as well as the two largest airlines — Air Canada and WestJet — along with NAV CANADA, CBSA and CATSA. We meet on a weekly basis to understand the specifics of the issues, concerns and bottlenecks that passengers are facing. We bring that up to the CEOs as well as our deputy ministers to try to get to the bottom of this and start the process of finding solutions. That's the first step that we are doing, and we're doing that on a weekly basis.

The other thing we have started doing is we are creating these smaller groups composed of CATSA — the Canadian Air Transport Security Authority — with Toronto Pearson and a CATSA group with Vancouver as well. They are doing a complete mapping of the step-by-step process, finding out where the bottlenecks are within each step of the traveller's journey and coming up with solutions to address each one of those bottlenecks. We're taking a very thorough approach.

In addition to that, we just launched a National Trade Corridors Fund digitization call for proposals to look at ways to digitize that journey as well.

Senator Bovey: I can tell you that there has been no noticeable improvement over the past year. It's absolutely horrendous, so the committees haven't seen any results yet.

Mme Boudreau : Nous assurerons le suivi aujourd'hui et vous fournirons l'information dès que possible.

La sénatrice Marshall : Je vous remercie.

Monsieur Pilgrim, ma question porte sur un point que plusieurs de mes collègues ont abordé. L'aéroport international Pearson de Toronto est un endroit épouvantable par lequel transiter, qu'on emprunte le terminal n° 1 ou n° 3 et qu'on voyage au pays ou à l'étranger.

Qu'est-ce que le ministère ou le ministre font exactement pour corriger les problèmes à cet aéroport? J'y suis passée à maintes reprises. Pour les gens qui y passent seulement quelques fois par année, l'expérience doit être fort stressante.

Que fait le ministère pour améliorer la situation à l'aéroport Pearson?

M. Pilgrim : Je vous remercie de nous poser la question. Je la renverrai directement à mon collègue, M. Bijimine.

M. Bijimine : Je vous remercie de la question. Nous faisons deux choses actuellement pour tenter de corriger la situation. Premièrement, nous avons mis sur pied un comité de rétablissement des opérations aéroportuaires, lequel réunit les quatre plus grands aéroports — soit ceux de Toronto, de Montréal, de Vancouver et de Calgary — et deux transporteurs aériens — soit Air Canada et WestJet —, ainsi que NAV CANADA, l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, et l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA. Nous nous réunissons une fois par semaine pour comprendre en détail les problèmes, les préoccupations et les goulots d'étranglement auxquels les passagers sont confrontés. Nous soumettons le tout aux hauts dirigeants ainsi qu'à nos sous-ministres pour tenter d'aller au fond des choses et de commencer à trouver des solutions. C'est la première chose que nous faisons, en nous réunissant chaque semaine.

Nous avons également commencé à constituer de plus petits groupes, dont un est composé de l'ACSTA et de l'aéroport Pearson de Toronto et un autre, de l'ACSTA et de l'aéroport de Vancouver. Ils dressent un portrait exhaustif du processus, étape par étape, pour déterminer où se forment les goulots d'étranglement à chaque étape du parcours des voyageurs afin de trouver des solutions pour éliminer chacun de ces goulots d'étranglement. Nous adoptons une approche très complète.

En outre, nous venons de lancer un appel de propositions concernant le Fonds national des corridors commerciaux afin de trouver des manières de numériser ce parcours également.

La sénatrice Bovey : Je peux vous dire qu'aucune amélioration notable n'a été observée au cours de la dernière année. La situation est absolument épouvantable. Les comités n'ont donc encore eu aucun résultat.

Senator Gignac: I will spend one minute on my question, but the answer should be “yes” or “no,” so it will be quick. No pressure on the representative for Transport Canada.

National security should be a priority for the federal government with this procurement policy. In 2019, the U.S. Congress passed legislation that banned any future federal funding from being used to purchase transit or passenger holdings from a company owned, subsidized or directed by the Chinese government.

Since it is very well known that China has invested in facial recognition to track people, is it the intention of your department to implement the same respective policy as the U.S. for national security reasons and economic concerns to prohibit any Chinese consortiums to bid on upcoming big infrastructure projects in Canada, including the Toronto mass transit megaproject? It's a simple “yes” or “no.”

Mr. Pilgrim: Thank you.

Senator Gignac: I could give you more time, but I already spent 1 minute and 15 seconds asking my question.

Mr. Bijimine: I'll try to give my best version of a “yes” or “no” answer.

We recently tabled a port modernization review. We had a statement in that review essentially saying that investments by certain countries will be looked at with a very stringent lens. That usually sends the message.

As for investments in the air sector and what you have just mentioned, we're not aware of any of those companies applying. They would be subject to a very stringent security assessment.

Senator Gignac: May I interrupt you? In Toronto, you currently have four consortiums, and one is Chinese. In the U.S. it's pretty well known that they bid 25% of the award in any competition. The U.S. Congress decided in 2019 for different reasons, such as economic concerns, national security and what is going on in geopolitics right now, so clearly they have things going on.

Is it a decision to change your procurement to prohibit any Chinese consortium from participating in the mass transit project or any other future rail projects?

Le sénateur Gignac : Je passerai une minute à poser ma question, mais la réponse devrait être « oui » ou « non », alors ce sera bref. Aucune pression ne s'exerce sur le représentant de Transports Canada.

La sécurité nationale devrait constituer une priorité pour le gouvernement fédéral dans le cadre de sa politique d'approvisionnement. En 2019, le Congrès américain a adopté une loi qui interdit que le financement fédéral futur soit utilisé pour acheter du matériel de transport de passagers d'une entreprise possédée, subventionnée ou dirigée par le gouvernement chinois.

Sachant pertinemment que la Chine investit dans la reconnaissance faciale pour surveiller les gens, votre ministère a-t-il l'intention d'adopter la même politique que les États-Unis pour des raisons de sécurité nationale et des préoccupations d'ordre économique afin d'empêcher les consortiums chinois de présenter des soumissions dans le cadre des futurs grands projets d'infrastructure, y compris le mégaprojet de transport en commun de Toronto? Répondez simplement par « oui » ou « non ».

Mr. Pilgrim : Je vous remercie.

Le sénateur Gignac : Je pourrais vous accorder plus de temps, mais j'ai déjà utilisé 1 minute et 15 secondes pour poser ma question.

M. Bijimine : Je tenterai de vous donner ma meilleure version de « oui » ou « non ».

Nous avons récemment déposé un rapport d'examen sur la modernisation portuaire, dans lequel nous indiquons essentiellement que les investissements en provenance de certains pays seront scrutés à la loupe. Cela transmet habituellement le message.

Pour ce qui est des investissements dans le secteur du transport aérien et ce dont vous venez de parler, aucune de ces entreprises n'a présenté de soumission, à notre connaissance. Ces entreprises seraient soumises à une évaluation des plus rigoureuses.

Le sénateur Gignac : Puis-je vous interrompre? À Toronto, il y a actuellement quatre consortiums, dont un est chinois. Aux États-Unis, on sait fort bien que les Chinois cherchent à obtenir 25 % du contrat dans tous les marchés. Le Congrès américain a pris une décision à ce sujet en 2019 pour divers motifs, comme des préoccupations d'ordre économique, la sécurité nationale et la situation géopolitique actuelle. Il se passe donc manifestement quelque chose là-bas.

Cette décision influencera-t-elle votre politique d'approvisionnement afin d'interdire aux consortiums chinois de participer au projet de transport en commun ou à de futurs projets de transport sur rails?

Mr. Bijimine: We'll take it back. I do think the national security rules do apply, but we'll take that question back and provide you with an answer.

Senator Gignac: So you will provide a written answer, yes?

Mr. Bijimine: Yes, we will provide that.

Senator Gignac: Thank you.

Senator Smith: Ms. Boudreau, in the 2021-22 Departmental Results Report, the Treasury Board failed to meet its target related to timely response to access-to-information and privacy requests, as well as Canada's regulatory system ranking.

In the 2023-24 Departmental Plan, the Treasury Board plans to:

. . . innovate in areas such as recruitment processes, capacity-building and training to identify how best to support the access to information and privacy communities. TBS expects this will help Canadians access government information more quickly.

Could you provide some specifics on what exactly is being done at the department to increase the speed of responding to access-to-information requests? How much funding is being allocated to this initiative?

Ms. Boudreau: Thank you for those questions. I'll ask my colleague Paul Wagner. If we're not able to provide you with all the answers, we will surely come back to the committee.

Senator Smith: That would be great.

Paul Wagner, Assistant Deputy Minister, Strategy and Transformation, Office of the Chief Information Officer, Treasury Board of Canada Secretariat: Thank you for the question. Across the government, I think you have seen in the report of the ATI review that was just tabled in Parliament in December 2022 that there is a systemic issue that departments are dealing with. Specifically within Treasury Board Secretariat, I think we will be able to provide the specifics for that in writing. That's not an area that reports through me.

What I can say, though, from a government-wide perspective is that we are hiring individuals, bringing on individuals from a community perspective and training across departments so that people can move from one department to another with similar skill sets and competencies.

M. Bijimine : Nous devrons étudier la question. Je pense que les règles en matière de sécurité nationale s'appliqueraient, mais nous examinerons la question et vous en fournirons la réponse.

Le sénateur Gignac : Vous présenterez donc une réponse par écrit?

M. Bijimine : Oui. Nous répondrons par écrit.

Le sénateur Gignac : Je vous remercie.

Le sénateur Smith : Madame Boudreau, selon le Rapport sur les résultats ministériels de 2021-2022, le Conseil du Trésor n'a pas réussi à atteindre son objectif de répondre rapidement aux demandes d'accès à l'information et de protection des renseignements personnels. Il en va de même pour le classement du système de réglementation du Canada.

Dans son plan ministériel 2023-2024, le Conseil du Trésor indique qu'il :

[...] innovera dans certains domaines, notamment les processus de recrutement, le renforcement des capacités et la formation, afin de déterminer la meilleure façon d'appuyer les milieux de l'accès à l'information et de la protection de la vie privée. Le SCT s'attend à ce que cela aide les Canadiens à accéder plus rapidement à l'information gouvernementale.

Pourriez-vous nous fournir des détails sur ce que le ministère fait exactement pour répondre plus rapidement aux demandes d'accès à l'information? Quel financement est accordé à cette initiative?

Mme Boudreau : Je vous remercie de ces questions. Je demanderai à mon collègue Paul Wagner d'y répondre. Si nous ne pouvons pas vous fournir les réponses, soyez assurés que nous vous répondrons plus tard.

Le sénateur Smith : Ce serait excellent.

Paul Wagner, sous-ministre adjoint, Stratégie et transformation, Bureau du dirigeant principal de l'information, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Je vous remercie de la question. Je pense que vous avez vu le rapport d'examen sur l'accès à l'information au sein du gouvernement déposé au Parlement en décembre 2022, lequel indique que les ministères sont aux prises avec un problème systémique. En ce qui concerne précisément le Secrétariat du Conseil du Trésor, je pense que nous pourrons vous fournir des détails par écrit. Ce n'est pas un domaine qui relève de mes compétences.

Je peux toutefois vous dire qu'à l'échelle du gouvernement, nous engageons des employés et les intégrons dans une communauté, leur offrant de la formation pour qu'ils puissent passer d'un ministère à l'autre grâce à des ensembles de compétences semblables.

The other thing we have done is implemented an online portal, which, up to today, allows 220 institutions and organizations across the government to respond to access-to-information requests, or ATIs. Instead of going department by department, that allows us to have consistency there as well.

The other thing we do is proactively publish the findings of the ATIs. A lot of times what we have seen historically is the same ATIs coming back or the same ATI going to multiple departments. Publishing those online allows for the requesters to find some of that information and then be much more specific about their searches.

We will come back with anything specific about TBS in writing, if that's helpful.

Senator Smith: Thanks.

Senator Loffreda: My question is for Employment and Social Development Canada. I would appreciate if you could elaborate further on the grant of \$43 million we see in the Main Estimates on the Canada Emergency Response Benefit, or CERB. What is this money being used for? Isn't the CERB program inactive at this point in time?

Furthermore, what role does your department play in working with the Canada Revenue Agency and investigating emergency COVID benefits and subsidy amounts paid to Canadians who may have inadvertently received money they were ineligible for? As you know, the Auditor General released a report on this issue in the fall and urged the government to try to recuperate some of these funds.

Ms. Robertson: Thank you for the question. You have posed two questions, senator. I am going to ask my colleague Brian Leonard to respond to the \$43-million grant that you referred to, but I'll start with the second part of the question if you'll permit me.

Certainly, all of the money for compliance and collections comes to ESDC for all of the emergency response benefit programs. We work with the CRA as our collection arm. The CRA bills us, so that's how the money is recovered, but we're still very active in the recovery.

After Brian has given his response, if you would like to pose more questions, my colleague Mary Crescenzi is on the screen there, and she is responsible for the compliance activities for ESDC at large. We have a lot of compliance activity.

Sachez en outre que nous avons lancé un portail en ligne qui, pour l'instant, permet à 220 institutions et organisations gouvernementales de répondre aux demandes d'accès à l'information. Cette approche nous permet d'assurer la cohérence au lieu de procéder ministère par ministère.

De plus, nous publions de manière proactive les résultats des demandes d'accès à l'information, ayant bien souvent constaté que les mêmes demandes reviennent plusieurs fois ou qu'une demande est présentée à plusieurs ministères. En publiant ces résultats en ligne, nous permettons aux demandeurs de trouver l'information et d'être alors beaucoup plus précis dans leurs recherches.

Nous vous fournirons des détails sur le Secrétariat du Conseil du Trésor par écrit, si cela peut vous être utile.

Le sénateur Smith : Je vous remercie.

Le sénateur Loffreda : Ma question s'adresse à Emploi et Développement social Canada. Je me demande si vous pourriez nous en dire davantage sur la subvention de 43 millions de dollars que le Budget principal des dépenses prévoit pour la Prestation canadienne d'urgence, ou PCU. À quoi cet argent est-il destiné? Le programme de PCU n'est-il pas inactif actuellement?

J'aimerais aussi savoir quel rôle le gouvernement joue en collaborant avec l'Agence du revenu du Canada pour enquêter sur les prestations et les subventions versées pendant la pandémie de COVID à des Canadiens qui ont peut-être reçu par inadvertance de l'argent auquel ils n'avaient pas droit. Vous n'ignorez pas que la vérificatrice générale a publié un rapport à ce sujet l'automne dernier et a exhorté le gouvernement à tenter de récupérer une partie de ces fonds.

Mme Robertson : Je vous remercie de la question. Vous avez posé deux questions, sénateur. Je demanderai à mon collègue Brian Leonard de répondre à celle sur la subvention de 43 millions de dollars à laquelle vous avez fait référence, mais si vous me le permettez, je répondrai d'abord à la seconde question.

Certainement, tous les fonds qu'Emploi et Développement social Canada reçoit pour la conformité et la récupération concernent tous les programmes de prestations d'urgence. Nous collaborons avec l'Agence du revenu du Canada pour récupérer les fonds, et cette dernière nous envoie la facture. C'est ainsi que nous récupérons l'argent. Nous sommes encore très actifs à cet égard.

Après que M. Leonard vous aura donné une réponse, si vous voulez poser d'autres questions, ma collègue Mary Crescenzi, qui est à l'écran, est responsable des activités de conformité pour l'ensemble du ministère. Nous sommes très actifs sur le plan de la conformité.

Brian Leonard, Acting Director General, Corporate Financial Planning, and Deputy Chief Financial Officer, Employment and Social Development Canada: Thank you, Karen. Thank you for the question, which is on the \$43 million in grants. That is a reduction from last year's Main Estimates, in which there was \$130 million for the CERB grant.

The application deadline for CERB was September 30, 2020, but there remain outstanding claims for recipients who requested either a review of eligibility or a review of client identity credentials to ensure payments were not made erroneously. Integrity-focused work is scheduled to be completed through 2025-26. These are outstanding claims payments to Canadians who are eligible for the CERB. Thank you.

Senator Loffreda: Thank you.

Senator Duncan: Thank you again to our witnesses.

Mr. Pilgrim and Mr. Bijimine, I did not hear in your reference to a committee working on the issues around airports — you referenced working with Air Canada and WestJet — any reference to the smaller airlines that service the North, the regional airlines like Air North and Canadian North. These airlines are critical and provide important services to the regions. We have the major carriers who decide, for some unknown reason, to eliminate service to Saskatchewan, for example.

Where do these smaller airlines fit in this big picture? Again, could we have some sense that Canadians are going to see some progress in the near future in not only the service provided but the cost of that service?

Mr. Bijimine: For the smaller airlines, including Canadian North, we provided them quite a lot of money through RASP, the Remote Air Services Program, during the pandemic.

Senator Duncan: Yes, I'm aware of that part. It's the current situation where, for example, my only option to get from Yukon is Air North — thank goodness; it's a great airline — but Air Canada is eliminating its service. My colleagues in the East have a great deal of difficulty and they don't have options like Air North.

When you spoke of working together with airlines, you didn't mention those smaller regional carriers. That's my issue.

Brian Leonard, directeur général par intérim, Gestion financière du ministère, et adjoint au dirigeant principal des finances, Emploi et Développement social Canada : Je vous remercie, madame Robertson. Je vous remercie de la question, qui porte sur la subvention de 43 millions de dollars. Il s'agit d'une réduction par rapport à la somme qui figurait dans le budget principal de l'an dernier, alors que la subvention pour la PCU s'élevait à 130 millions de dollars.

La date limite pour présenter une demande de PCU était le 30 septembre 2020, mais certains dossiers de demande sont encore ouverts parce que des demandes de révision de l'admissibilité ou d'examen des pièces d'identité ont été faites pour s'assurer que des paiements n'ont pas été effectués par erreur. Le travail de vérification de l'intégrité devrait se terminer en 2025-2026. Ce montant correspond aux paiements de réclamation destinés aux Canadiens admissibles à la PCU. Je vous remercie.

Le sénateur Loffreda : Je vous remercie.

La sénatrice Duncan : Je remercie de nouveau nos témoins.

Monsieur Pilgrim et monsieur Bijimine, quand vous avez parlé d'un comité qui s'attaque aux problèmes dans les aéroports, vous avez indiqué que vous collaborez avec Air Canada et WestJet, mais je n'ai pas entendu la moindre référence aux petits transporteurs aériens qui desservent le Nord, des transporteurs régionaux comme Air North et Canadian North. Ces compagnies sont essentielles et fournissent des services importants dans certaines régions, quand les grands transporteurs décident, pour une raison inconnue, d'éliminer le service en Saskatchewan, par exemple.

Quelle est la place de ces petits transporteurs aériens dans tout cela? Pouvons-nous espérer que les Canadiens verront des progrès dans un avenir rapproché, tant sur le plan du service offert que sur celui du coût de ce service?

M. Bijimine : Les petites compagnies aériennes, dont Canadian North, ont bénéficié d'un financement important pendant la pandémie dans le cadre du Programme de services aériens en région éloignée.

La sénatrice Duncan : Oui, je suis au courant. Par contre, c'est la situation actuelle qui me préoccupe. Par exemple, ma seule option pour me rendre au Yukon est d'utiliser Air North, une excellente compagnie aérienne. Néanmoins, Air Canada, de son côté, est en train de supprimer son service. Mes collègues qui vivent dans l'est ont beaucoup de difficultés à se déplacer par voie aérienne, et ils n'ont pas d'options comme Air North.

Lorsque vous avez fait état de la collaboration avec les compagnies aériennes, vous n'avez pas mentionné le cas des petits transporteurs régionaux. C'est ce qui me pose problème.

Mr. Bijimine: I think you're mentioning the regional connectivity, that is, being able to fly between a region and not necessarily go through either a Toronto hub or a Montreal hub.

Senator Duncan: Right.

Mr. Bijimine: We have mentioned that numerous times to the big airlines. It's a complex issue that will require a number of actions that we're undertaking at the moment with them. There is a labour shortage. There is a pilot shortage that exists. We're working closely with our colleagues at ESDC. They have had the Sectoral Workforce Solutions Program to help train more pilots because airlines will put pilots on more lucrative routes, and the smaller regions typically lose out. Having more pilots should help to start address the issue.

We're also banking on the recovery continuing to take hold. It has been a strong and a fast recovery. Our air sector has basically grown 300% in the five-month period in 2022 versus 60% for the U.S. Continuing that trajectory growth will mean more business opportunities to connect and rebuild those connections with those smaller regions.

We are also exploring other avenues to try to make this a reality. We have heard about it from numerous stakeholders. It is a problem and it is something that needs to be resolved.

Senator Duncan: Again, I hear you're working with the larger carriers to rebuild. What about working with the regional carriers to support them?

Mr. Bijimine: We have been working with the regional carriers. One thing we have been doing with them is looking at upgrading their IT systems. If they are able to upgrade their IT systems, it may allow for some interlining with a large one. That's something we're also working on with the smaller carriers. It's going to be a series of actions. It won't be a silver bullet for regional connectivity. We have been talking with small carriers, large carriers and smaller airports. It will be a series of actions with the understanding that, ultimately, the passengers have to be there to get on the plane to be able to make it a viable business.

Senator Boehm: My question is also for Transport Canada.

Mr. Pilgrim, I am wondering about the commemoration fund for the victims of the Ethiopian Airlines tragedy, for which your department is requesting a million dollars in these Main Estimates.

M. Bijimine : Je pense que vous faites référence aux liaisons régionales, c'est-à-dire la possibilité de se déplacer d'une région à une autre sans nécessairement passer par une plaque tournante comme Toronto ou Montréal.

La sénatrice Duncan : C'est exact.

M. Bijimine : Nous avons discuté de cet enjeu à plusieurs reprises avec les grandes compagnies aériennes. Il s'agit d'un problème complexe qui nécessitera un certain nombre de mesures que nous sommes en train de mettre en place. Nous faisons face à une pénurie de main-d'œuvre, de même qu'à une pénurie de pilotes. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues d'EDSC. Ils ont mis en place le Programme de solutions pour la main-d'œuvre sectorielle dans le but de former davantage de pilotes. Le problème, c'est que les compagnies aériennes placent leurs pilotes sur les itinéraires les plus lucratifs, et les petites régions se retrouvent donc généralement perdantes. L'augmentation du nombre de pilotes devrait aider à résoudre ce problème.

Nous misons également sur la reprise économique, qui s'est avérée forte et rapide. Je rappelle que le secteur aérien du Canada a connu une croissance de 300 % au cours des cinq derniers mois de 2022, contre 60 % pour les États-Unis. La poursuite de cette trajectoire de croissance se traduira par davantage d'opportunités commerciales pour rétablir et réaménager les liaisons avec les petites régions.

Nous sommes également en train d'explorer d'autres pistes de solution et nous sommes en contact avec de nombreux intervenants. C'est un problème qui doit être résolu.

La sénatrice Duncan : Encore une fois, je vois que vous travaillez avec les grands transporteurs pour les aider à rétablir leurs opérations. Mais qu'en est-il de la collaboration avec les transporteurs régionaux? Comment les soutenir?

M. Bijimine : Nous travaillons également avec les transporteurs régionaux. Par exemple, nous sommes en train d'examiner la mise à niveau de leurs systèmes informatiques. S'ils sont en mesure de moderniser leurs systèmes informatiques, cela pourrait leur permettre d'effectuer des liaisons avec de grands transporteurs. Nous collaborons également avec les petits transporteurs et les petits aéroports sur différents dossiers. En ce qui concerne les liaisons régionales, nous n'avons pas de solution miracle. Il s'agit de mettre en place une série de mesures, étant entendu qu'en fin de compte, il doit y avoir une demande pour que l'activité soit viable financièrement.

Le sénateur Boehm : Ma question s'adresse également aux représentants de Transport Canada.

Monsieur Pilgrim, je m'interroge sur le fonds de commémoration des victimes de la tragédie d'Ethiopian Airlines, pour lequel votre ministère demande 1 million de dollars provenant du Budget principal des dépenses.

As everyone remembers, this tragedy occurred on March 10, 2019, when an Ethiopian Airlines plane flying from Addis Ababa to Nairobi crashed killing all 157 passengers, including 18 Canadians. Among them were young people who had achieved United Nations Association of Canada field assignments. That was more than four years ago. Why is Transport Canada only asking for money now for a commemoration fund? What would this million dollars entail to commemorate the victims of the tragedy? Are you working, for example, with the United Nations Association of Canada in this regard?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. I'll pass the response over to my colleague Stephanie Hébert.

Ms. Hébert: We have been working closely with the families on the design of the program and on how we would undertake that commemoration. The program has two streams. One is a scholarship stream, and the other is a commemoration stream.

With the work that we have been able to do, overall, the entire program is \$5.6 million. It's over five years, so the money being sought is the money that we need at this juncture to be able to advance on the work that we're doing through the scholarships and the commemoration.

I'll have to get back to you on the specific organizations that we are working with, but we worked closely with the families to ensure that those whom we were partnering with were organizations that would honour the memories of their loved ones who tragically died.

Senator Boehm: Thank you very much. I would appreciate any additional information, if you could.

[*Translation*]

Senator Moncion: I will continue in the same vein as Senator Duncan. Air Canada and WestJet are the two biggest players. We know that if capacity is increased for carriers in Northern Canada, those carriers ferry passengers to the major airports. Passengers are then picked up by WestJet and Air Canada. You mentioned improving information technology solutions for regional carriers.

What we're telling you is that it can take a while for people to regain faith in air travel. Sometimes they go to the airport only to discover that their flight is cancelled. It's all the work that needs to be done with regional carriers that is extremely important, and also the subsidies required by those regional carriers in order to get passengers to the major airports when they have connecting flights.

Comme chacun s'en souvient, cette tragédie s'est produite le 10 mars 2019, lorsqu'un avion d'Ethiopian Airlines s'est écrasé lors d'un vol entre Addis-Abeba et Nairobi, tuant les 157 passagers, dont 18 Canadiens. Parmi les victimes canadiennes se trouvaient des jeunes ayant obtenu des affectations sur le terrain de l'Association canadienne pour les Nations unies. Cet accident s'est produit il y a plus de quatre ans. Pourquoi Transport Canada demande-t-il de l'argent maintenant pour constituer un fonds de commémoration? Quelles dépenses seraient impliquées? Un travail de collaboration entre votre ministère et l'Association canadienne pour les Nations unies est-il prévu à cet égard?

M. Pilgrim : Merci pour cette question. Je vais céder la parole à ma collègue Stephanie Hébert.

Mme Hébert : Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les familles sur la conception du programme et sur la manière dont nous allons entreprendre la cérémonie de commémoration. Le programme comporte deux volets : une bourse d'études, ainsi que la cérémonie de commémoration en tant que telle.

Grâce au travail que nous avons pu accomplir, le coût pour l'ensemble du programme s'élève à 5,6 millions de dollars. Le programme s'étend sur cinq ans, de sorte que nous avons besoin à ce stade du financement demandé pour faire avancer le travail.

Je compte revenir sur le nom des organismes spécifiques avec lesquels nous travaillons. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec les familles pour nous assurer que nos partenaires soient des organismes qui honorent la mémoire de leurs proches décédés de manière tragique.

Le sénateur Boehm : Merci beaucoup. J'apprécierais recevoir tout renseignement supplémentaire, si possible.

[*Français*]

La sénatrice Moncion : Je continuerai dans la même veine que la sénatrice Duncan. Air Canada et WestJet sont les deux plus gros joueurs. On sait que si les capacités sont augmentées pour les transporteurs dans le Nord du Canada, ces transporteurs amènent les passagers vers les grands aéroports. Les voyageurs sont ensuite pris en charge par WestJet et Air Canada. Vous avez parlé de l'amélioration des solutions sur le plan des technologies informatiques pour les transporteurs régionaux.

Ce qu'on vous dit, c'est que cela peut prendre du temps avant que les gens aient confiance dans le transport aérien. Parfois, ils vont à l'aéroport pour apprendre que leur vol est annulé. C'est tout le travail qui doit se faire avec les transporteurs régionaux qui est extrêmement important, et aussi les subventions dont ces transporteurs régionaux ont besoin afin d'amener les passagers vers les grands aéroports lorsqu'ils doivent prendre des vols de correspondance.

The question about regional transportation is what kind of work you're doing with those carriers. You mentioned that over 28 years, from 1995 to 2022, \$150 million in grants were distributed. That's not that much money for northern Ontario and the people living there.

I'd like to know if there is a broader project underway to improve service everywhere, not just in major urban centres, but also in Canada's regions.

Mr. Bijimine: We have projects funding airports in small towns. They do exist, and we can give you a list of projects that were funded through the National Trade Corridors Fund. Several hundred million dollars have been invested in our airports. We did the same thing through several programs during the pandemic to make sure that small airports would be ready to handle passenger traffic once normal operations resumed.

Those are the two major projects we've achieved. The other project we're exploring and analyzing is talking to small and large air carriers to see if there's a way to go about it. It's complicated, but it's one way to interconnect airlines. Those issues are being examined. It requires significant investment in computer technology by smaller companies and collaboration by larger companies. These are rather complex challenges; it will require a great deal of time to resolve the issue and a great deal of willingness from the industry to do so.

[English]

Senator Pate: It's back to you, Ms. Boudreau. In addition to the issues I raised earlier, also in the mandate letter of the Treasury Board President is the whole-of-government approach to information collection, analysis, availability and publication of disaggregated data along with the Minister of Innovation, Science and Industry.

When the Parliamentary Budget Officer was before us, he expressed significant concerns about the lack of data collection and sharing by some government departments. I'm curious what measures you're taking — when I say you, I mean the Treasury Board Secretariat — to ensure that departments are both collecting the data and making publicly available such disaggregated data. How do you see measures in this proposed budget supporting the expansion or the increase of that capacity?

Ms. Boudreau: Thank you for the question. This is really an all-of-government priority. You have named a few departments. Statistics Canada is also a big player in this regard; they received a lot of money from Budget 2021 in terms of disaggregated data. We work very closely with them.

Ce qu'on se demande au sujet des transports régionaux, c'est quel genre de travail vous faites avec eux. Vous avez mentionné qu'en 28 ans, de 1995 à 2022, une somme de 150 millions de dollars en subventions a été distribuée. Ce n'est pas tant d'argent que cela pour le Nord de l'Ontario et les populations en place.

J'aimerais savoir s'il y a un plus grand projet en place pour améliorer le service partout, non seulement dans les grands centres urbains, mais aussi dans les régions du Canada.

M. Bijimine : Nous avons des projets qui financent les aéroports situés dans les petites villes. Cela existe, et on pourra vous donner la liste des projets qui ont été financés au moyen du Fonds national des corridors commerciaux. Plusieurs centaines de millions de dollars ont été investis dans nos aéroports. Nous avons fait la même chose avec plusieurs programmes pendant la pandémie pour nous assurer que les petits aéroports seraient prêts à s'occuper du transport des passagers lorsque les activités reprendraient normalement.

Ce sont les deux gros projets que nous avons réalisés. L'autre projet que nous sommes en train d'explorer et d'analyser, c'est de parler aux petits et aux grands transporteurs aériens pour voir s'il y a une façon de faire. C'est compliqué, mais c'est une façon de faire de la correspondance entre les compagnies. Ce sont des questions qui sont examinées. Cela requiert beaucoup d'investissements sur le plan de la technologie informatique des petites compagnies et la collaboration des grosses compagnies. Ce sont des enjeux assez complexes; cela prendra beaucoup de temps pour résoudre le problème et beaucoup de volonté de la part de l'industrie pour le faire.

[Traduction]

La sénatrice Pate : Revenons à vous, madame Boudreau. En plus des questions que j'ai soulevées plus tôt, la lettre de mandat de la présidente du Conseil du Trésor mentionne également l'approche pangouvernementale de la collecte, de l'analyse et de l'accès à la publication de données désagrégées, en collaboration avec le ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie.

Lorsque le directeur parlementaire du budget a comparu ici, il nous a exprimé de vives inquiétudes quant à l'absence de collecte et de partage des données par certains ministères. Je suis curieuse de savoir quelles mesures le Secrétariat du Conseil du Trésor prend pour veiller à ce que les ministères collectent les données désagrégées et les mettent à la disposition de la population. Pensez-vous que les mesures prévues dans ce budget proposé puissent soutenir l'augmentation de cette capacité?

Mme Boudreau : Je vous remercie de votre question. Il s'agit d'une réelle priorité pour l'ensemble du gouvernement. Vous avez cité certains ministères. Statistique Canada est également un acteur important à cet égard, ayant reçu un financement important dans le budget de 2021 pour gérer les données désagrégées. Nous travaillons en étroite collaboration avec eux.

Every time a department comes to Treasury Board asking for funding, we work closely with them in terms of their data collection plan, in terms of GBA Plus, quality of life. You asked me a few questions in the past about quality of life. This is top of mind when we do the review of Treasury Board submissions to make sure that it is clear and that departments will be able to report back to Canadians via their Departmental Plans, or DPs, and Departmental Results Reports, or DRRs.

If you want any specific measures, I can come back to you, but, *en termes génériques*, that's something that we work on constantly, not only with departments but also with central agencies. Our colleagues at the Privy Council Office and Finance make sure that we are all aligned because it is a continuum from a budget proposal to a Treasury Board submission and, after that, obviously, to the estimates that you have in front of you.

Senator Pate: Are there some specific measures in those Main Estimates that you would point to that show the increased impetus or potential to enhance what has been done up until now?

Ms. Boudreau: Certainly. We'd have to go department by department, but we can provide you, maybe, with the list of the five biggest departments that have money in order to do that work. But as I said, Statistics Canada is a big player in that regard.

Senator Pate: Whatever you could provide to help illuminate that more clearly would be helpful. Thank you.

Ms. Boudreau: Absolutely.

Senator Bovey: Again, I thank all of you. My question is for Ms. Robertson.

I know you managed security payments to seniors and do so within the challenges of the wider system. Many gaps were uncovered during COVID, very real concerns. Can you explain how your funding has been addressing Canada's role within the United Nations convention on the rights of older persons?

Ms. Robertson: It would be my pleasure to answer that question. I just have to defer to see which colleague would be an expert on that. I am not an expert on the UN convention, sorry. Elisha Ram, my colleague. Thank you.

Chaque fois qu'un ministère présente une demande de financement au Conseil du Trésor, nous travaillons en étroite collaboration avec lui en ce qui a trait au plan de collecte de données, à l'ACS+ et à la qualité de vie. Vous m'avez déjà posé quelques questions concernant la qualité de vie. C'est une priorité lorsque nous examinons les présentations faites au Conseil du Trésor.

Si vous souhaitez prendre connaissance de mesures spécifiques, je peux vous revenir sous peu, mais, *en termes génériques*, ce sont des dossiers sur lesquels nous travaillons constamment, non seulement en collaboration avec les ministères, mais également avec les organismes centraux. Nos collègues du Bureau du Conseil privé et du ministère des Finances veillent à ce que nous soyons tous sur la même longueur d'onde, car on parle d'un processus continu entre une proposition de budget, une présentation au Conseil du Trésor et, ensuite, évidemment, les estimations que vous avez sous les yeux.

La sénatrice Pate : Y a-t-il des mesures précises dans ce budget principal que vous pourriez citer et qui indiquent le potentiel d'amélioration et de croissance de ce qui a été fait jusqu'à présent?

Mme Boudreau : Certainement. Nous allons devoir nous pencher sur chaque ministère impliqué, mais nous pouvons d'ici là vous fournir la liste des cinq plus grands ministères qui disposent du financement adéquat pour effectuer ce travail. Mais comme je l'ai mentionné, Statistique Canada est un acteur important à cet égard.

La sénatrice Pate : Tout renseignement que vous pourriez nous fournir pour éclairer ce point nous serait utile. Je vous remercie.

Mme Boudreau : Très bien.

La sénatrice Bovey : Encore une fois, je tiens à vous remercier tous. Ma question s'adresse à Mme Robertson.

Je sais que vous vous êtes occupés de la gestion des versements de la Sécurité de la vieillesse en tenant compte des défis posés par le système dans son ensemble. De nombreuses lacunes ont été mises au jour au cours de la pandémie. Il s'agit de préoccupations bien réelles. Pouvez-vous expliquer comment le versement de ce type de prestations atteste du rôle joué par le Canada dans le cadre de la Convention des Nations unies sur les droits des personnes âgées?

Mme Robertson : Je répondrai à cette question avec plaisir. Toutefois, je dois m'en remettre à un collègue qui est expert en la matière, car je ne suis pas une spécialiste de cette convention des Nations unies, désolée. Je cède donc la parole à mon collègue Elisha Ram. Je vous remercie.

Elisha Ram, Senior Assistant Deputy Minister, Income Security and Social Development Branch, Employment and Social Development Canada: Thank you for the question. Senators, it's a pleasure to be with you today.

Employment and Social Development Canada has a number of programs that support financial security for seniors, including Old Age Security, Guaranteed Income Supplement and the allowances which are included in the Main Estimates. As well, there are other programs, for example, Canada Pension Plan, which is its own program with its own source of funds paid for by contributions of employees and businesses.

Through the provision of these payments, we help ensure that seniors, both those who have a history of employment in Canada as well as those who have significant time spent in the country and have made contributions to our society and to our economy, have a secure source of funds that they can rely on from year to year.

You have seen in these Main Estimates that amounts are going up for these programs, representing both the impact of inflation — because these programs are indexed to inflation — and the increases in the number of older people in our society, which means we have more claimants claiming benefits from year to year.

Through the combination of these programs, as well as consultations that we have on a regular basis with individual seniors and with groups who represent their interests, we are able to help ensure that older people in Canada can live with dignity.

Senator Bovey: Does that include care homes?

Mr. Ram: Individuals in care homes who have access to these programs are supported as well.

[*Translation*]

The Deputy Chair: We may be shaking things up, but we'll try to get through this safely.

Senator Dagenais: My last question is for Ms. Boudreau. It's a very simple question.

The pandemic has surely significantly changed the office space requirements for federal employees. Can you tell us about the estimated impacts on office space needs and what your

Elisha Ram, sous-ministre adjoint principal, Direction générale de la sécurité du revenu et du développement social, Emploi et Développement social Canada : Je vous remercie de votre question. Mesdames et messieurs, c'est un plaisir d'être avec vous aujourd'hui.

Emploi et Développement social Canada propose un certain nombre de programmes qui soutiennent la sécurité financière des personnes âgées, notamment la Sécurité de la vieillesse, le Supplément de revenu garanti, ainsi que les allocations incluses dans le Budget principal des dépenses. Il existe également d'autres programmes, par exemple le Régime de pensions du Canada, qui est un programme à part entière doté de ses propres sources de financement, notamment les cotisations des employés et des entreprises.

Grâce à ces prestations, nous contribuons à faire en sorte que les personnes âgées disposent d'une source de revenus sûre sur laquelle elles peuvent compter d'une année à l'autre. Il s'agit tant des personnes âgées qui ont des années d'emploi au Canada à leur actif que de celles qui ont passé beaucoup de temps dans le pays et qui ont contribué à notre société et à notre économie.

Vous avez constaté dans le présent Budget principal des dépenses que les montants augmentent pour ce genre de programmes, ce qui reflète à la fois les répercussions de l'inflation et l'augmentation du nombre de personnes âgées dans notre société. Cela signifie qu'on peut s'attendre à une augmentation du nombre de demandeurs de prestations au fil des prochaines années.

Grâce à la combinaison de ces programmes, ainsi qu'aux consultations que nous menons régulièrement auprès des personnes âgées et des groupes qui représentent leurs intérêts, nous sommes en mesure de veiller à ce que les citoyens âgés au pays puissent continuer de vivre dans la dignité.

La sénatrice Bovey : Cela inclut-il les centres de soins de longue durée?

M. Ram : Les personnes qui vivent au sein de tels établissements et qui ont accès à ce type de programmes sont également soutenues financièrement.

[*Français*]

Le vice-président : Je ne sais pas si on est en train d'ébranler les colonnes du temple, mais on va essayer de s'en sortir sains et saufs.

Le sénateur Dagenais : Ma dernière question s'adresse à Mme Boudreau; c'est une question très simple.

La pandémie a sûrement changé considérablement les besoins en espaces de bureaux pour les employés de l'État. Pouvez-vous nous indiquer quels sont les impacts estimés sur les espaces de

responsibility is when it comes to achieving savings? After all, many people now work from home.

Finally, if you have any numbers, please provide them in writing.

Ms. Boudreau: Thank you for the question, senator.

We don't have any numbers to share with you at this time, because the department responsible for office space is Public Services and Procurement Canada. I don't know whether its officials will be called upon to testify before you on that subject, but that question should be addressed to them.

As you mentioned, there have been significant changes, such as the two-to-three day rule, which we're now implementing with all departments. From an office space reduction perspective, I would refer you to Public Services and Procurement Canada for more details on that matter.

Senator Dagenais: Thank you very much.

[English]

The Deputy Chair: Thank you, everyone.

We have reached the end of our time and we conclude this meeting. Thank you to all of our witnesses for appearing today. It's much appreciated.

[Translation]

Before we adjourn, I will ask the witnesses to submit their written responses to the clerk by next Tuesday, April 4.

I would also like to inform honourable senators that our next meeting will be held tomorrow, Wednesday, March 22, at 6:45 p.m. At that time, we will continue our consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2024.

(The committee adjourned.)

bureaux nécessaires et quelle est votre responsabilité pour ce qui est de réaliser des économies? En effet, bien des gens travaillent maintenant à partir de leur domicile.

Enfin, si vous avez des chiffres, vous pouvez nous les transmettre par écrit.

Mme Boudreau : Je vous remercie de la question, monsieur le sénateur.

Nous n'avons pas de chiffres à vous donner pour l'instant, car le ministère qui est responsable des espaces de bureaux est plutôt Services publics et Approvisionnement Canada. Je ne sais pas s'ils seront amenés à témoigner pour vous en parler, mais cette question leur revient.

Comme vous l'avez mentionné, il y a eu beaucoup de changements, comme la règle des deux à trois jours, et c'est ce que nous sommes en train de mettre en œuvre en ce moment avec tous les ministères. Du point de vue de la réduction des espaces de bureaux, je vous renvoie plutôt à Services publics et Approvisionnement Canada, qui pourra vous donner plus de précisions à ce sujet.

Le sénateur Dagenais : Merci beaucoup, madame.

[Traduction]

Le vice-président : Merci à vous tous.

Nous sommes arrivés au terme du temps qui nous était imparti, et la séance tire à sa fin. Merci à tous nos témoins de s'être joints à nous aujourd'hui. C'est très apprécié.

[Français]

Avant de lever la séance, je vais demander aux témoins de transmettre leurs réponses écrites à la greffière avant le mardi 4 avril prochain.

J'aimerais également informer les sénateurs et sénatrices que notre prochaine réunion aura lieu demain, le mercredi 22 mars, à 18 h 45. Nous poursuivrons alors notre étude du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2024.

(La séance est levée.)