

**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, February 4, 2026

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:47 p.m. [ET] to study the subject matter of all of Bill C-15, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on November 4, 2025.

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

[*Translation*]

**The Deputy Chair:** I would like to welcome all the senators as well as all the Canadians who are tuning in on [sencanada.ca](http://sencanada.ca).

My name is Éric Forest. I'm the deputy chair of the Standing Senate Committee on National Finance. I would now like to ask my colleagues to introduce themselves.

**Senator Galvez:** Rosa Galvez, independent senator from Quebec.

**Senator Cardozo:** Andrew Cardozo from Ontario.

**Senator Kingston:** Joan Kingston from New Brunswick.

[*English*]

**Senator Ross:** Krista Ross, New Brunswick.

**Senator MacAdam:** Jane MacAdam, Prince Edward Island.

**Senator Marshall:** Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

[*Translation*]

**The Deputy Chair:** Thank you. I just want to remind you to be careful when handling your earpieces out of respect for our interpreters, in order to avoid feedback.

Honourable senators, today we're continuing our study of the subject matter of all of Bill C-15, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on November 4, 2025.

For our first panel, we're pleased to welcome officials from Transport Canada. We're joined by Vincent Robitaille, Associate Assistant Deputy Minister, Programs; Miguel Izquierdo Martin, Director General, Commercial, Program Oversight and Governance, High-Speed Rail; Chantale Côté, Director General, Policies, Integration and Governance, High-Speed Rail; and Lara

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 4 février 2026

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 47 (HE), pour étudier la teneur complète du projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

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

[*Français*]

**Le vice-président :** Bienvenue à tous les sénateurs et sénatrices et à tous les Canadiens qui nous suivent sur [sencanada.ca](http://sencanada.ca).

Je suis Éric Forest, vice-président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter.

**La sénatrice Galvez :** Rosa Galvez, sénatrice indépendante du Québec.

**Le sénateur Cardozo :** Andrew Cardozo, de l'Ontario.

**La sénatrice Kingston :** Joan Kingston, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

**La sénatrice Ross :** Krista Ross, du Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice MacAdam :** Jane MacAdam, de l'Île-du-Prince-Édouard.

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

[*Français*]

**Le vice-président :** Merci beaucoup. Je veux simplement vous rappeler de faire attention lorsque vous manipulez vos oreillettes en tout respect pour nos interprètes, afin d'éviter les retours de son.

Honorables sénateurs, nous continuons aujourd'hui notre étude de la teneur complète du projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

Pour notre premier groupe, nous avons le plaisir d'accueillir des représentants de Transports Canada : Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint associé, Programmes; Miguel Izquierdo Martin, directeur général, Commercial, surveillance du programme et gouvernance, Train à grande vitesse; Chantale Côté, directrice générale, Politiques, intégration et gouvernance,

Raoub, Director, Land Acquisition and Agreements, High-Speed Rail.

Welcome and thank you for accepting our invitation to appear today. We'll now hear opening remarks.

[*English*]

**Vincent Robitaille, Associate Assistant Deputy Minister, Programs, Transport Canada:** Thank you for the invitation to appear before you today. The High-Speed Rail Initiative is one of my main areas of responsibility.

Today, I would like to provide you with an overview of the High-Speed Rail Initiative and outline the importance of the legislative measures contained in the Budget Implementation Act, 2025, which will ensure its timely and effective delivery.

High-speed rail will transform travel between Quebec City and Toronto by delivering faster, more reliable and more sustainable service in Canada's busiest corridor. Cutting travel times in half means reaching Toronto from Ottawa in just a few hours or reaching Montreal in under an hour, bringing people closer together, strengthening economic ties and offering a modern alternative that reduces greenhouse gas emissions.

Beyond better travel, this project is a major economic catalyst. It will create tens of thousands of good jobs, support a transportation system worthy of a major economy, and unlock the potential for up to 23,000 new homes.

The initiative will also bring major benefits to Canadian businesses and industries. We will put Canadian suppliers first and will require the use of local materials and expertise. High-speed rail will help strengthen our supply chains here at home and support good jobs for Canadians.

[*Translation*]

In 2022, VIA TGF — now Alto — was created as a wholly owned subsidiary of VIA Rail while operating independently. This structure allows Alto to benefit from the corporate independence and agility necessary to advance the initiative and maintain world-class expertise.

The Government of Canada, through the Minister of Transport, remains the owner of the high-speed rail initiative and sets the strategic objectives. Transport Canada and my team support the minister, in particular by developing legislative and regulatory proposals.

Train à grande vitesse; Lara Raoub, directrice, Acquisitions et ententes immobilières, Train à grande vitesse.

Bienvenue et merci d'avoir accepté notre invitation à comparaître aujourd'hui. Nous allons maintenant entendre les déclarations préliminaires.

[*Traduction*]

**Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint associé, Programmes, Transports Canada :** Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître devant vous aujourd'hui. L'initiative du train à grande vitesse est l'une de mes principales responsabilités.

Aujourd'hui, j'aimerais vous donner un aperçu de cette initiative et souligner l'importance des mesures législatives contenues dans la Loi d'exécution du budget de 2025, qui garantiront sa mise en œuvre rapide et efficace.

Le train à grande vitesse transformera les déplacements entre Québec et Toronto en offrant un service plus rapide, plus fiable et plus durable dans le corridor le plus achalandé du Canada. Réduire de moitié la durée de déplacement signifie se rendre à Toronto à partir d'Ottawa en quelques heures seulement, ou à Montréal en moins d'une heure, ce qui rapprochera les gens, renforcera les liens économiques et offrira une alternative moderne qui réduira les émissions de gaz à effet de serre.

En plus d'améliorer les déplacements, ce projet est un catalyseur économique majeur. Il créera des dizaines de milliers d'emplois de qualité, soutiendra un système de transport digne d'une grande économie et libérera le potentiel de construction de 23 000 nouveaux logements.

L'initiative apportera également des avantages importants aux entreprises et aux industries canadiennes. Nous donnerons la priorité aux fournisseurs canadiens et exigerons l'utilisation de matériaux et d'expertise locaux. Le train à grande vitesse contribuera à renforcer nos chaînes d'approvisionnement ici au pays et favorisera la création d'emplois de qualité pour les Canadiens.

[*Français*]

En 2022, VIA TGF — aujourd'hui Alto — a été créée en tant que filiale à 100 % de VIA Rail, tout en opérant de manière indépendante. Cette structure permet à Alto de bénéficier de l'indépendance et de l'agilité corporative nécessaires pour faire progresser l'initiative et maintenir une expertise de calibre mondial.

Le gouvernement du Canada, par l'entremise du ministre des Transports, demeure le propriétaire de l'initiative du train à grande vitesse et établit les objectifs stratégiques. Transports Canada et mon équipe soutiennent le ministre, notamment en élaborant des propositions législatives et réglementaires.

[English]

Recently, the Minister of Transport announced that the first segment of the High-Speed Rail Initiative will run between Ottawa and Montreal, and that construction is set to begin in 2029.

Let me be clear, Canadians will have their voices heard. On January 21, Alto launched its public engagement process, hosting open houses with a series of themed roundtables for both in-person and virtual information sessions. An online consultation platform is also available until March 2026. Another round of consultations is planned later in the year when the project is further defined and will provide greater clarity on the alignment for potential affected landowners.

The high-speed rail network act in Bill C-15 is firmly rooted in existing legislation through the Expropriation Act and the Impact Assessment Act. The high-speed rail network act draws on lessons learned from other major infrastructure projects, particularly in Quebec and Ontario, as well as others around the world. These legislative measures are essential to making sure the High-Speed Rail Initiative can be delivered efficiently and on time.

There are seven proposed legislative measures. The first one is declaring the high-speed railway line to be for the general advantage of Canada. This measure clarifies that the high-speed railway line will be under federal jurisdiction, even where some segments are constructed within only one province. I just want to be clear that this measure is intended to clarify jurisdictions, not to override applicable provincial laws.

The second measure is to require that each segment of the project be subject to the Impact Assessment Act. This measure ensures that each segment that will form part of the high-speed rail network will be subject to the Impact Assessment Act. By providing this clarification in legislation, this avoids uncertainty and provides greater transparency. In addition, requirements of other federal permits will still apply, such as those under the Fisheries Act.

[Translation]

Let me repeat. This measure will provide greater transparency while ensuring that all the other federal permits continue to apply.

[English]

The third measure is to remove the need for a separate process under section 98 of the Canada Transportation Act. This measure is proposed to reduce duplication by removing the need for a

[Traduction]

Récemment, le ministre des Transports a annoncé que le premier tronçon de l'initiative du train à grande vitesse reliera Ottawa à Montréal, et que la construction devrait commencer en 2029.

Je tiens à être clair : les Canadiens auront leur mot à dire. Le 21 janvier, Alto a lancé son processus de consultation publique, organisant des journées portes ouvertes avec une série de tables rondes thématiques lors de séances d'information en personne et virtuelles. Une plateforme de consultation en ligne est également disponible jusqu'en mars 2026. Une autre série de consultations est prévue plus tard dans l'année, lorsque le projet sera mieux défini et qu'il sera possible de donner plus de précisions sur le tracé aux propriétaires fonciers potentiellement touchés.

La Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse contenue dans le projet de loi C-15 s'inscrit fermement dans la législation existante, notamment la Loi sur l'expropriation et la Loi sur l'évaluation d'impact. La Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse s'appuie sur les enseignements tirés d'autres grands projets d'infrastructure, en particulier au Québec et en Ontario, ainsi que dans d'autres pays. Ces mesures législatives sont essentielles pour garantir que l'initiative du train à grande vitesse puisse être mise en œuvre efficacement et dans les délais prévus.

Sept mesures législatives sont proposées. La première consiste à déclarer que la ligne ferroviaire à grande vitesse est dans l'intérêt général du Canada. Cette mesure précise que la ligne sera de compétence fédérale, même lorsque certains tronçons sont construits dans une seule province. Je tiens à préciser que l'objectif est de clarifier les compétences, et non de déroger aux lois provinciales applicables.

La deuxième mesure consiste à exiger que chaque tronçon du projet soit assujéti à la Loi sur l'évaluation d'impact. Cette mesure garantit que chaque segment qui fera partie du réseau ferroviaire à grande vitesse sera assujéti à cette loi. En apportant cette précision dans la loi, on évite toute incertitude et on assure une plus grande transparence. De plus, les exigences relatives aux autres permis fédéraux continueront de s'appliquer, comme celles de la Loi sur les pêches.

[Français]

Permettez-moi de le répéter : cette mesure offrira davantage de transparence tout en assurant que tous les autres permis fédéraux continuent de s'appliquer.

[Traduction]

La troisième mesure consiste à éliminer la nécessité d'avoir un processus distinct en vertu de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada. Cette mesure vise à réduire les

separate process in which the Canadian Transportation Agency approves the location of a railway line.

Robust consultation would be addressed in the impact assessment process through a one-window approach while still allowing for a thorough impact assessment.

[*Translation*]

This measure will reduce the duplication of processes and ensure greater efficiency. A major consultation will take place through the impact assessment process.

[*English*]

The fourth measure is to stipulate that land can be expropriated during the impact assessment process. This allows that land acquisition can be initiated without waiting for the impact assessment process to be completed. However, construction on this land will not begin until the impact assessment process is complete.

[*Translation*]

The fifth measure supports the advancement of the acquisition and expropriation of land required for the high-speed rail initiative. To give you some context, the geometric and technical requirements of a high-speed train strictly limit the curvature of the tracks and leave only a limited number of options. This makes it necessary to have a land acquisition regime tailored to the initiative.

[*English*]

Bill C-15 proposes adjustments to align the federal expropriation process with the practice generally applicable in Quebec and Ontario. The majority of the existing expropriation process, including rules governing notices, objections, compensation, valuations, independent appraisals, reimbursement of reasonable costs and access to the court, remain unchanged and continue to be governed by the federal Expropriation Act.

Landowners retain the right to receive advance notice, submit written objections before expropriation is confirmed, and to obtain an independent appraisal and to seek judicial determination based on market value.

[*Translation*]

The bill also introduces a temporary notice of prohibition of work. This tool prevents major changes or new developments on land that might be needed for the initiative. There would be no impediment to the regular maintenance or normal use of the land.

chevauchements en éliminant la nécessité d'un processus distinct dans le cadre duquel l'Office des transports du Canada approuve l'emplacement d'une ligne ferroviaire.

Une consultation approfondie serait menée dans le cadre du processus d'évaluation d'impact grâce à une approche à guichet unique, tout en permettant une évaluation approfondie des incidences.

[*Français*]

Cette mesure réduira le dédoublement des processus et assurera davantage d'efficacité. Une consultation importante aura lieu par le biais du processus d'étude d'impact.

[*Traduction*]

La quatrième mesure consiste à stipuler que les terres peuvent être expropriées pendant le processus d'évaluation d'impact. Cela permet d'amorcer l'acquisition de terres sans attendre que le processus d'évaluation d'impact soit terminé. Cependant, la construction sur ces terres ne commencera pas tant que le processus ne sera pas terminé.

[*Français*]

La cinquième mesure soutient l'avancement de l'acquisition et de l'expropriation des terrains requis pour l'initiative de train à grande vitesse. Pour vous donner un peu de contexte, les exigences géométriques et techniques d'un train à grande vitesse limitent strictement la courbure du tracé et ne laissent qu'un nombre restreint d'options, ce qui rend nécessaire un régime d'acquisition de terrain adapté à l'initiative.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-15 propose des modifications visant à harmoniser le processus fédéral d'expropriation avec la pratique généralement applicable au Québec et en Ontario. La majeure partie du processus d'expropriation actuel, y compris les règles régissant les avis, les objections, l'indemnisation, les évaluations, les évaluations indépendantes, le remboursement des frais raisonnables et l'accès aux tribunaux, reste inchangée et continue d'être régie par la Loi fédérale sur l'expropriation.

Les propriétaires fonciers conservent le droit de recevoir un préavis, de présenter des objections écrites avant que l'expropriation ne soit confirmée, d'obtenir une évaluation indépendante et de demander une décision judiciaire fondée sur la valeur marchande.

[*Français*]

Le projet de loi introduit aussi un avis temporaire d'interdiction de réalisation des travaux. Cet outil empêche que des modifications majeures ou de nouveaux développements soient effectués sur un terrain qui pourrait être nécessaire à

[English]

To be clear, and I repeat, this provision prevents only major works or new development. It does not prevent regular maintenance or use.

[Translation]

In order to minimize the need for expropriation, the law allows Alto to proactively purchase land. This includes a right of first refusal if a landowner decides to sell. Alto can purchase the land at the price offered on the free market. Landowners can still sell their land freely. This provision simply helps to secure the land earlier. It should be noted that the affected landowners will receive compensation in a transparent manner and at market value.

To remain as clear as possible, Bill C-15 complies with the Expropriation Act and the Impact Assessment Act. It only makes adjustments that align federal expropriation processes with the general practices used by the provinces of Quebec and Ontario.

The sixth measure seeks to ensure that Indigenous knowledge provided in confidence in connection with the high-speed rail network is indeed treated as confidential in order to protect the knowledge against disclosure under the Access to Information Act, in keeping with the legislative measures to guarantee this protection.

Lastly, the seventh measure seeks to ensure that the relevant parts of the Official Languages Act apply to private partners and any other entity operating the high-speed train in order to guarantee that the public can access services in both official languages and that employees can work in the language of their choice.

[English]

In closing, these legislative measures will allow the High-Speed Rail Initiative to move forward with the speed and certainty that Canadians expect. With this legislation in place, we will be closer to connecting our major economic centres, strengthening tourism, dramatically cutting travel time and helping unlock new opportunities for affordable housing across the Quebec City to Toronto corridor.

Thank you for the opportunity to speak with you today, and I look forward to your questions.

l'initiative. On n'empêcherait aucunement l'entretien régulier des terrains ni l'utilisation normale de ces terrains.

[Traduction]

Je le répète : cette disposition n'empêche que les travaux majeurs ou les nouveaux développements. Elle n'empêche pas l'entretien régulier ou l'utilisation normale.

[Français]

Afin de réduire le besoin d'expropriation, la loi permet à Alto d'acheter des terrains de manière proactive. Cela inclut un droit de préemption si un propriétaire décide de vendre. Alto peut acheter le terrain au prix offert sur le libre marché. Les propriétaires fonciers peuvent toujours vendre librement leurs terrains; cette disposition aide simplement à sécuriser les terrains plus tôt. Il est important de souligner que les propriétaires affectés recevront des indemnisations de manière transparente et selon la valeur marchande.

Pour être le plus clair possible, le projet de loi C-15 respecte la Loi sur l'expropriation et la Loi sur l'évaluation d'impact et n'apporte que des ajustements qui alignent les processus d'expropriation fédérale avec les pratiques générales utilisées par les provinces de Québec et de l'Ontario.

La sixième mesure vise à prévoir que les connaissances autochtones fournies de manière confidentielle en lien avec le réseau ferroviaire à grande vitesse soient bel et bien traitées comme étant confidentielles pour assurer une protection contre la divulgation en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, et ce, de manière à se conformer aux mesures législatives pour assurer cette protection.

Finalement, la septième mesure vise à ce que les parties pertinentes de la Loi sur les langues officielles s'appliqueront aux partenaires privés et à toute autre entité exploitant le train à grande vitesse pour garantir que le public ait accès aux services dans les deux langues officielles et que les employés puissent travailler dans la langue de leur choix.

[Traduction]

En conclusion, ces mesures législatives permettront à l'initiative du train à grande vitesse d'avancer avec la rapidité et la certitude que les Canadiens attendent. Grâce à ce projet de loi, nous serons plus près de relier nos grands centres économiques, de renforcer le tourisme, de réduire considérablement le temps de déplacement et de contribuer à ouvrir de nouvelles possibilités de logements abordables dans le corridor reliant Québec à Toronto.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui, et j'ai hâte de répondre à vos questions.

[Translation]

**The Deputy Chair:** Thank you for your opening remarks. We'll now open the floor to questions. I would like to remind the senators that you have a maximum of four minutes for the first round. I would ask that the senators ask the questions directly to the witnesses and that the witnesses respond concisely. The clerk will let me know how much time is left.

[English]

**Senator Marshall:** Thank you to our witnesses for being here.

I have read the legislation, and I did watch the proceedings of the Finance Committee in the House of Commons on Monday, but I'm curious as to why is it just this aspect of the corporation in a bill? Why isn't there enabling legislation for the corporation? I mean, it's a corporation that's going to spend, we think, upwards of \$90 billion. I was looking for the enabling legislation, but this is just a piece of it.

How come there's no enabling legislation? That is my first question. Perhaps you can just briefly tell me why there is no enabling legislation for this corporation that is going to oversee the biggest project, I think someone said, since the St. Lawrence Seaway. Can you tell me why there is no enabling legislation?

**Mr. Robitaille:** The corporation that was created, Alto, is a subsidiary of VIA Rail. VIA Rail doesn't have its own enabling legislation. In this context, the corporation was created through an order-in-council. That is the flow-down effect.

**Senator Marshall:** But the only thing that we can find on the corporation is if we go on the corporation's website and I've seen, I think, two Orders In Council. So how is the corporation including this bill that we're going to contemplate approving? How is Parliament going to be kept informed as to the progress or the lack thereof of this part of the bill or even of the corporation in totality?

Because I looked under part 10 of the Financial Administration Act, and it doesn't really provide for transparency and accountability.

How does this fit into accountability to Parliament?

**Mr. Robitaille:** Even if Alto is a subsidiary of VIA Rail, it is deemed a parent Crown corporation under the requirements of the Financial Administration Act. This means it presents its own corporate plan and summary to Parliament. It provides annual reporting, as with other parent Crown corporations, like Canada Post, for example. So it does provide a lot of transparency to Parliament. And also, they are part, as a parent Crown corporation, of the estimate process, so they can also, when they

[Français]

**Le vice-président :** Merci pour vos remarques d'ouverture. Nous allons passer à la période des questions. J'aimerais rappeler aux sénateurs que vous disposez d'un maximum de quatre minutes pour la première ronde. Je vous demande donc de poser la question directement aux témoins et de répondre de manière succincte. La greffière m'avisera du temps qu'il reste.

[Traduction]

**La sénatrice Marshall :** Je remercie nos témoins de leur présence.

J'ai lu le projet de loi et j'ai regardé les délibérations du Comité des finances de la Chambre des communes lundi, mais je me demande pourquoi seul cet aspect de la société est abordé dans le projet de loi. Pourquoi n'y a-t-il pas de loi habilitante pour la société? En fait, c'est une société qui va dépenser probablement plus de 90 milliards de dollars. Je cherchais la loi habilitante, mais ceci n'en est qu'un élément.

Pourquoi n'y a-t-il pas de loi habilitante? C'est ma première question. Vous pourriez peut-être m'expliquer brièvement pourquoi il n'y en a pas pour cette société qui va superviser le plus grand projet depuis la voie maritime du Saint-Laurent, d'après ce qu'on m'a dit. Pouvez-vous me dire pourquoi?

**M. Robitaille :** La société Alto qui a été créée est une filiale de VIA Rail. VIA Rail n'a pas sa propre loi habilitante. Par conséquent, la société a été créée par décret. Ce sont les répercussions qui en découlent.

**La sénatrice Marshall :** Mais la seule information que nous pouvons trouver sur la société est la suivante. Je crois que j'ai vu deux décrets sur son site Web. Par conséquent, comment la société inclut-elle le projet de loi que nous envisageons d'approuver? Comment le Parlement sera-t-il tenu au courant de l'avancement ou de l'absence d'avancement de cette partie du projet de loi, voire de la société dans son ensemble?

En fait, j'ai examiné la partie X de la Loi sur la gestion des finances publiques, et elle n'assure vraiment ni la transparence ni la reddition de comptes.

Comment est-ce conforme à l'obligation de rendre des comptes au Parlement?

**M. Robitaille :** Même si Alto est une filiale de VIA Rail, elle est considérée comme une société d'État mère en vertu des exigences de la Loi sur la gestion des finances publiques. Cela signifie qu'elle présente son propre plan d'entreprise et son propre résumé au Parlement. Elle fournit des rapports annuels, à l'instar d'autres sociétés d'État mères, comme la Société canadienne des postes. Elle fait donc preuve d'une grande transparence à l'égard du Parlement. De plus, en tant que société

have been called upon, come to both House and Senate committees.

**Senator Marshall:** In the Financial Administration Act, all that is required is a summary of the corporate plan and the budget as approved by the minister. It's not even the total document; it is a summary. And then the Treasury Board is the organization that is going to determine when the summaries are going to be tabled. So the information that is going to Parliament is going to be a summary, and we don't have any idea how much it will be summarized.

And we don't know when it's going to be tabled in Parliament. So for an organization that is going to spend \$90 billion, and we have a bill here now that is going to expropriate land, but the accountability is not there.

I'm just wondering, was that not taken into consideration when the bill was drafted and when the corporation was created?

**Mr. Robitaille:** Again, Alto is subject to the same transparency as all other Crown corporations, but in addition to that, they are taking a number of steps to be transparent. They have published a number of things on their website about the project, which has been accessible. And they are undergoing, for example, the consultation process that we are doing right now, something that is almost unprecedented in scale and scope.

**Senator Marshall:** But the accountability mechanism is not legislated. That's the big issue that I have with that section of the bill, and even with the corporation. They testified for the committee on two occasions, and I just find that transparency and accountability are lacking.

**Senator Cardozo:** Thank you for being here. As a senator from Ontario and a senator from Ottawa, I'm really quite excited about this project. In large part because I think Ottawa is going through a period where it seems a bit tired in many ways, and we need to boost Ottawa in many ways.

I've certainly been supporting various ideas, such as pedestrianizing Wellington Street and other kinds of ideas. But certainly having high-speed rail coming to Ottawa is important because one of the plans over the years has been for it to go from Montreal to Toronto, through Kingston, and not even come to Ottawa. So I'm happy to see this plan going through Ottawa. This is good for Ottawa and this region.

Three questions: what are your thoughts about whether the best train station is the existing train station on Tremblay Road or dare I say the current Senate building, which we will be vacating in a few years?

d'État mère, elle participe au processus budgétaire, et elle peut donc, lorsqu'on le lui demande, comparaître devant les comités de la Chambre et du Sénat.

**La sénatrice Marshall :** La Loi sur la gestion des finances publiques exige uniquement un résumé du plan d'entreprise et du budget approuvés par le ministre. Il ne s'agit même pas du document complet, mais d'un résumé. Et c'est le Conseil du Trésor qui détermine quand les résumés seront déposés. Les informations qui seront transmises au Parlement seront donc un résumé, et nous n'avons aucune idée de l'étendue de ce résumé.

Nous ne savons pas non plus à quel moment il sera déposé au Parlement. C'est une organisation qui va dépenser 90 milliards de dollars, et nous avons ici un projet de loi qui permettra d'exproprier des terres sans la moindre reddition de comptes.

Par conséquent, cela n'a-t-il pas été pris en considération lorsque le projet de loi a été rédigé et que la société a été créée?

**M. Robitaille :** Encore une fois, Alto est soumise aux mêmes obligations de transparence que toutes les autres sociétés d'État, mais en plus, elle prend un certain nombre de mesures pour assurer la transparence. Elle a publié des informations sur son site Web au sujet du projet, qui sont accessibles. Par ailleurs, elle se soumet, par exemple, au processus de consultation que nous menons en ce moment, dont l'ampleur et la portée sont presque sans précédent.

**La sénatrice Marshall :** Or, le mécanisme de reddition de comptes n'est pas inscrit dans la loi. C'est le gros problème que je vois dans cette disposition du projet de loi, voire la société. Les représentants ont témoigné devant le comité à deux occasions, et je trouve simplement qu'il y a un manque de transparence et de responsabilisation.

**Le sénateur Cardozo :** Je vous remercie de votre présence. En tant que sénateur de l'Ontario et d'Ottawa, je suis vraiment emballé par ce projet. C'est surtout parce qu'Ottawa semble un peu fatiguée à bien des égards, et que nous devons la dynamiser de différentes façons.

J'ai appuyé diverses idées, telles que la piétonnisation de la rue Wellington et d'autres initiatives. Mais il est certainement important que le train à grande vitesse passe par Ottawa, car l'un des projets envisagés depuis des années était qu'il relie Montréal à Toronto, en passant par Kingston, sans même venir à Ottawa. Je suis donc heureux de voir que ce plan passe par Ottawa. C'est une bonne chose pour la ville et sa région.

J'ai trois questions. Selon vous, la meilleure gare ferroviaire est-elle celle qui existe déjà sur le chemin Tremblay ou, oserais-je dire, l'édifice actuel du Sénat, que nous quitterons dans quelques années?

Second, you have a public — it is not quite a public-private partnership, but the land and the infrastructure will be owned by Alto, but I understand the day-to-day operations will be done by a private sector company. I'm wondering if you have thoughts about that.

And I look at the private-public partnership with the OLRT, and that is, sadly, an ongoing disaster.

And my third question is about the groundbreaking in 2029. It seems to be quite long. Other railway lines of this kind, New York for example, have gone into production faster. Can you comment on those three questions?

**Mr. Robitaille:** Very good questions, happy to answer them.

First in regard to where the station is located. In all cities, and certainly for people that live in Ottawa, understanding the choices that they're going to be made is of great interest.

Alto will do a multi-criterion analysis based on the information that they get from the consultation. The analysis will also take into account the services that it is going to represent, the ridership, the environmental impact, the economic impact, and the cost, and then they will present recommendations to the Minister of Transport for the full network to see what would be the best option.

Those are the elements that will be taken into account. It would be premature for me to say which one would be best, but it's going to be important to do this thoroughly and not only in Ottawa, in Montreal, in Toronto, and in Laval, to get the best outcome for Canadians.

**Senator Cardozo:** In the other cities, you will go with existing train stations?

**Mr. Robitaille:** Actually, if you look at the consultation map, there is a zone. The requirement for Montreal and Toronto is to reach the downtown area.

Certainly, the existing stations are options, but the same analysis is being done. Again, the goal is to have the best project for Canadians.

It is important to do the work well. You are talking about the experience in Ottawa. We have been looking at all major rail projects around the world, or a large number, and a typical mistake that is made is making decisions too early before the homework is done to have a commitment, say the train is going to get here, and when you do your homework, you find out that it's cost prohibitive and extremely difficult, and this is where you face longer delays and cost overruns.

Deuxièmement, vous avez un partenariat public... Ce n'est pas tout à fait un partenariat public-privé, mais le terrain et les infrastructures appartiendront à Alto, et je crois comprendre que les activités quotidiennes seront réalisées par une entreprise du secteur privé. Je me demande si vous avez des commentaires à ce sujet.

Et je regarde le partenariat public-privé avec le Train léger sur rail d'Ottawa, ou TLRO, et c'est malheureusement un désastre récurrent.

Ma troisième question porte sur l'inauguration des travaux en 2029. Ce délai semble assez long. D'autres lignes ferroviaires de ce genre, comme celle de New York, ont été mises en service plus rapidement. Pouvez-vous répondre à ces trois questions?

**M. Robitaille :** Ce sont de très bonnes questions, auxquelles je serai heureux de répondre.

Premièrement, parlons de l'emplacement de la gare. Dans toutes les villes, et certainement pour les gens qui vivent à Ottawa, il est très intéressant de comprendre les choix qui vont être faits.

Alto effectuera une analyse multidimensionnelle en fonction des informations recueillies lors de la consultation. L'analyse tiendra également compte des services qui seront offerts, du nombre d'usagers, de l'impact environnemental, de l'impact économique et du coût, puis Alto présentera des recommandations au ministre des Transports pour l'ensemble du réseau afin de voir quelle serait la meilleure option.

Ce sont là les éléments qui seront pris en compte. Il serait prématuré de ma part de dire quelle serait la meilleure option, mais il sera important de mener cette analyse exhaustive non seulement à Ottawa, mais aussi à Montréal, à Toronto et à Laval, afin d'obtenir le meilleur tracé pour les Canadiens.

**Le sénateur Cardozo :** Dans les autres villes, allez-vous utiliser les gares ferroviaires existantes?

**M. Robitaille :** En fait, si vous regardez la carte des consultations, vous verrez qu'il y a une zone. Montréal et Toronto doivent se rendre au centre-ville.

Bien sûr, les gares existantes sont des options, mais la même analyse est faite. Encore une fois, l'objectif est d'avoir le meilleur projet pour les Canadiens.

Il est important de bien faire le travail. Vous parlez de l'expérience à Ottawa. Nous avons examiné tous les grands projets ferroviaires dans le monde, ou un grand nombre d'entre eux. Une erreur courante consiste à prendre des décisions trop tôt avant d'avoir fait le travail nécessaire pour s'engager, par exemple en disant que le train va passer à un endroit donné. Or, quand on fait le travail, on se rend compte que le coût est prohibitif et que c'est extrêmement difficile, et c'est là qu'on se

It is very important that Alto does this work well now, and officials like myself refrain from saying it should be here or there before the work is done.

**Senator Cardozo:** The public-private partnership.

**Mr. Robitaille:** This was very important to the structure of this project. We do not have high-speed rail in Canada. We can learn from other countries, so we ran a very successful international request for proposals to select a private partner team to help design this project.

We had companies from Spain, the U.K., and France participating. And the team that won is a Canadian and French consortium. And that brings the rail operating expertise of SNCF of France, and they run one of the best systems in the world. They have experience building it. So this is going to allow us to have a system that is designed from the start for its operations.

And that consortium will eventually be responsible for the operation. So if they build it poorly, they will need to live with the consequences because they will have financial skin in the game. So this is how we're structuring it. It's a bit different than the Ottawa LRT. And I would refrain from commenting too much on colleagues that are running different projects.

But a key difference in HSR is that the company that's going to be operating the trains is already in the consortium, and they know that they will need to live with the consequences. If the system doesn't work well, they have that skin in the game to make sure that it is a good project.

**Senator MacAdam:** Given the appropriations and the purchases that will have to take place, can you give me a sense of the timeline for this project?

**Mr. Robitaille:** The minister has made the announcement for construction to start in 2029.

One of the objectives is to secure either all or the majority of the land for the first segment before construction starts. That provides certainty.

Land acquisition will not and is not starting today. There may be a few opportunities to buy things that are put on the market. Effectively, this year is very important because Alto, and you may have seen from the website or the attention in the media, they have started their first round of consultations, where they went with a wide area, a ten-kilometre band. They want to

retrouve avec des retards plus longs et des dépassements de coûts.

Il est très important qu'Alto fasse bien son travail maintenant, et que les fonctionnaires comme moi s'abstiennent de dire qu'il devrait être ici ou là avant que le travail ne soit terminé.

**Le sénateur Cardozo :** Qu'en est-il du partenariat public-privé?

**M. Robitaille :** C'était très important compte tenu de la structure du projet. Nous n'avons pas de trains à grande vitesse au Canada. Nous pouvons tirer des leçons d'autres pays. Nous avons donc lancé un appel d'offres international très fructueux afin de sélectionner une équipe de partenaires privés pour nous aider à concevoir le projet.

Des entreprises espagnoles, britanniques et françaises y ont participé. L'équipe qui a remporté l'appel d'offres est un consortium canadien et français. Elle apporte l'expertise de la Société nationale des chemins de fer français, ou SNCF, en matière d'exploitation ferroviaire. Elle gère l'un des meilleurs réseaux au monde. La société a de l'expérience en construction, ce qui nous permettra d'avoir un système conçu dès le départ pour son exploitation.

Ce consortium sera éventuellement responsable de l'exploitation. Ainsi, si l'équipe construit un système de piètre qualité, elle devra en assumer les conséquences, car elle aura des intérêts financiers en jeu. C'est donc ainsi que nous structurons le projet. C'est un peu différent du train léger sur rail d'Ottawa. Et je m'abstiendrai de trop commenter les projets de mes collègues.

Or, une différence essentielle du train à grande vitesse, c'est que la société qui exploitera les trains fait déjà partie du consortium, et sait qu'elle devra vivre avec les conséquences. Si le système ne fonctionne pas bien, elle a intérêt à s'assurer que c'est un bon projet.

**La sénatrice MacAdam :** Compte tenu des crédits alloués et des achats qui devront être effectués, pouvez-vous me donner une idée de l'échéancier du projet?

**M. Robitaille :** Le ministre a annoncé que la construction débiterait en 2029.

L'un des objectifs est d'acquérir la totalité ou la majorité des terrains pour le premier tronçon avant le début de la construction. Voilà qui crée un climat de certitude.

L'acquisition de terrains ne commencera pas aujourd'hui. Il y aura peut-être quelques occasions d'en acheter certains qui sont mis en vente. Effectivement, cette année est très importante parce qu'Alto, comme vous l'avez peut-être vu sur le site Web ou dans les médias, a entamé sa première série de consultations, qui couvrent une vaste bande de 10 kilomètres. Les responsables

understand. They want to know to complement the information that we already have.

Based on this, later in the spring, they will present a proposal for a specific line where the tracks will be to the Minister of Transport. The Minister of Transport will make a decision as to where the tracks and stations will be.

Then there will be a second round of consultation on that precise area because there may be things that we miss. They may get 98% of it right, but there may be elements that they are not aware of. That second round of consultation is important.

Once this is done, there will be the final approval of the alignment, and then the formal process to acquire the land will start. I have worked on many projects. It is always hard. We're asking for something for the landowners who are impacted; that is, give something for the greater good of the country, right? But they need to be treated with respect for what we are doing on behalf of the greater good.

At that point, Alto will be going to offer to purchase this land on a willing-buyer, willing-seller basis. It is not only the cost of the land. There are other elements of compensation, such as moving costs, lawyers' fees and other costs. There is a regime that is not giving them the minimum compensation, but something that reflects the sacrifices that they are making for the greater good.

Unfortunately, if there are some who do not agree to sell their land on a willing-buyer, willing-seller basis, then this is where the expropriation process will start, and then there is a series. I am sure, through the discussion, we will be able to go through this. But there is a process of a notice of intent, then they can object. There is a process to consider the objections. And then there is a formal notice of expropriation, and the compensation is determined.

If, at the end of all this, the landowner is not satisfied with the compensation that they get, they can go to federal court to challenge the compensation that they are getting.

Again, it takes some time. It is important to do it well. It is important to respect, again, all of those landowners who will be impacted by the project. But you cannot build a major infrastructure project without some impact, but it needs to be done right, and this is what the government intends to do.

**Senator Ross:** That's only three years from now. That's a fairly quick timeline to get all of that completed. I'm wondering what will happen from a price or cost perspective if you are not able to meet those timelines that have been established?

veulent comprendre. Ils veulent compléter les informations dont nous disposons déjà.

À partir de ces données, ils présenteront plus tard au printemps une proposition de tracé précis des voies ferrées au ministre des Transports, qui décidera l'emplacement des voies ferrées et des gares.

Ensuite, il y aura une deuxième série de consultations sur cette zone précise, car il se peut que certains éléments nous aient échappé. Les responsables ont peut-être raison dans 98 % des cas, mais il y a peut-être des éléments dont ils ne sont pas conscients. Cette deuxième série de consultations est importante.

Une fois que ce sera fait, le tracé sera définitivement approuvé, puis le processus officiel d'acquisition des terrains commencera. J'ai travaillé sur de nombreux projets. C'est toujours difficile. Nous demandons quelque chose aux propriétaires fonciers qui sont touchés, c'est-à-dire de faire un sacrifice pour le bien commun du pays, n'est-ce pas? Mais ils doivent être traités avec respect compte tenu de ce que nous faisons pour le bien commun.

À ce moment-là, Alto offrira d'acheter ces terrains de gré à gré. Il ne s'agit pas seulement du coût du terrain. Il y a d'autres éléments de rémunération, comme les frais de déménagement, les honoraires d'avocat et d'autres coûts. Il existe un régime qui ne leur donne pas la rémunération minimale, mais qui reflète les sacrifices qu'ils font pour le bien commun.

Malheureusement, si certains n'acceptent pas de vendre leurs terres de gré à gré, c'est là que le processus d'expropriation commencera, qui comprend une série d'étapes. Je suis sûr que, grâce à la discussion, nous pourrions surmonter cette difficulté. Mais il y a un processus d'avis d'intention, auquel les gens peuvent s'opposer. Il y a une procédure pour examiner les objections. Ensuite, il y a un avis officiel d'expropriation, où l'indemnisation est déterminée.

Si, au bout du compte, le propriétaire foncier n'est pas satisfait de l'indemnisation qu'il reçoit, il peut s'adresser à la Cour fédérale pour la contester.

Encore une fois, cela prend du temps. Il est important de bien faire les choses. Il est important de respecter, je le répète, tous les propriétaires fonciers qui seront touchés par le projet. Toutefois, on ne peut pas construire un grand projet d'infrastructure sans qu'il y ait des répercussions, mais il faut procéder correctement, et c'est ce que le gouvernement a l'intention de faire.

**La sénatrice Ross :** C'est dans trois ans seulement, et c'est un délai très court pour terminer tout cela. Je me demande ce qui se passera du point de vue du prix ou du coût si vous n'êtes pas en mesure de respecter l'échéancier qui a été établi.

**Mr. Robitaille:** You are right to say that the timelines are very important because, as with everything, the infrastructure market is going to face inflation. Delays have two impacts.

One, the cost of building the high-speed railway and the infrastructure is going to go up.

Second, the benefits won't be there. The economic benefit of being able — if I take the example of somebody living in Ottawa, literally in two hours you can be in Toronto. In one hour, you can be in Montreal. The ability to work in different cities, to go see family, like the greenhouse gas reduction that will be there, all of this is going to be delayed.

This is why, again, things need to be done right. We have the two views. Some people, many people say, "Why can't you start earlier?" And others say, "Is there enough time to get there?" I think that both views are right.

But four years is a realistic amount of time to do the work right and get this project on the rails — pardon the pun — as soon as reasonable.

**Senator MacAdam:** Thank you for being here this evening.

I am concerned about the overall oversight of the project. What will be the responsibilities for Transport Canada, Alto and the Cadence consortium with regard to the overall oversight?

What will that framework look like, that you will come together and oversee the implementation of this project?

**Mr. Robitaille:** I will go by layers, because this is what we need to do. This is a complex project, as Senator Marshall mentioned, and accountability is very important.

At the first level, there is a contract between Alto and the corporation, or the partner, Cadence, that establishes the requirements of the project but also what I will call a gain-share, pain-share mechanism.

It is important in such a massive transaction that the private sector wins with Canada when things go well, or loses money with Canada if it doesn't go well. That's the first structure. It is supported by a detailed structure.

At the second level is the Alto Crown corporation. As I mentioned, the Alto Crown corporation has been through the order-in-council, considered a parent Crown corporation with accountability to Parliament. They have the responsibility of producing a corporate plan and an annual report. They have both.

**M. Robitaille :** Vous avez raison de dire que l'échéancier est très important parce que, comme pour tout, le marché de l'infrastructure sera touché par l'inflation. Les retards ont deux conséquences.

Premièrement, le coût de construction de la ligne ferroviaire à grande vitesse et de l'infrastructure va augmenter.

Deuxièmement, on ne profitera pas des avantages pendant ce temps. Pensons aux avantages économiques comme le fait de pouvoir — si je prends l'exemple d'une personne qui vit à Ottawa — être à Toronto, littéralement, en deux heures, à Montréal en une heure, de pouvoir travailler dans différentes villes, d'aller voir sa famille, pensons à la réduction des gaz à effet de serre, tout cela sera retardé.

C'est pourquoi, encore une fois, il faut faire les choses correctement. Nous avons les deux points de vue. Beaucoup disent : « Pourquoi ne commencez-vous pas plus tôt? » Et d'autres disent : « Avez-vous assez de temps pour y arriver? » Je pense que les deux ont raison.

Mais quatre ans, c'est un délai réaliste pour bien faire le travail et mettre ce projet sur les rails — pardonnez-moi le jeu de mots — dès que possible.

**La sénatrice MacAdam :** Merci d'être avec nous ce soir.

Je m'inquiète de la surveillance globale du projet. Quelles seront les responsabilités de Transports Canada, d'Alto et du consortium Cadence en ce qui concerne la surveillance globale?

À quoi ressemblera le cadre qui vous permettra de travailler ensemble pour surveiller la mise en œuvre de ce projet?

**M. Robitaille :** Je vais y aller par niveaux, parce que c'est ce que nous devons faire. Il s'agit d'un projet complexe, comme l'a mentionné la sénatrice Marshall, et la reddition de comptes est très importante.

Au premier niveau, il y a le contrat entre Alto et la société, ou le partenaire, Cadence, qui établit les exigences du projet, mais aussi ce que j'appellerais un mécanisme de partage des gains et des pertes.

Dans une transaction de cette ampleur, il est important que le secteur privé gagne de l'argent comme le Canada lorsque les choses vont bien, ou qu'il perde de l'argent comme le Canada si les choses ne vont pas bien. C'est le premier niveau, et ce qui le sous-tend est très détaillé.

Au deuxième niveau, il y a la société d'État Alto. Comme je l'ai mentionné, la société d'État Alto, qui a été créée par décret, est considérée comme une société d'État mère qui doit rendre compte au Parlement. Elle a la responsabilité de produire un plan directeur et un rapport annuel. Elle doit faire les deux.

Then summaries of both of those are tabled in Parliament. They appear in Parliament to be accountable. But they also have accountability through this, through the Minister of Transport, who needs to approve those plans.

Then, third, there is a specific oversight mechanism that has been set for the project itself to oversee. Transport Canada will coordinate this on behalf of the minister, where there is constant oversight of the project and key decisions that need to be made, because those are important policies and final for all decisions for the Government of Canada, so it is holding them accountable.

There is more. If you look at the layers that exist in accountability between the corporation, the private partner and Alto, Alto and Parliament and Alto through the minister and Transport Canada to oversee the project.

**Senator MacAdam:** Something you mentioned in your introduction was your wanting to source as much as possible from Canada, from Canadian businesses. How confident are you, given the magnitude of this project, that you're going to be able to do that?

**Mr. Robitaille:** Well, the nature of this project actually makes it relatively easy to have most of the material and work done in Canada because where most of the money is spent is civil work. It is preparing the ground, building the bridges and creating the tracks. The vast majority of the expenditure will be done.

Then the operations afterwards will be done by Canadians, the maintenance of the material will be done. That's probably at least 80% of the expenditure.

When we go to areas where it can be harder and where we may need to build industrial capacity in order to build in Canada, is actually assembling high-speed trains, like the rolling stock in the system. We don't have high-speed rail in Canada right now, so that's something that Alto is engaging the industry, to see what would be needed to have the capacity to do this in Canada and whether it makes sense to do that.

Separately, about two thirds of the steel for building fencing and bridges can be done in Canada, but currently we do not have the capacity to build steel for rail that is to the standard needed for high-speed rail. That's the other area where Alto is consulting: What would be needed to create that capacity in Canada?

We are confident that the majority of the expenditure will be done for Canadian companies. Alto, on our behalf, is working really hard to push it further and to build new industries where it makes sense.

Ensuite, des résumés du plan et du rapport sont déposés au Parlement. Elle doit rendre compte au Parlement, mais aussi par l'entremise du ministre des Transports qui doit approuver ces plans.

Au troisième niveau, un mécanisme de surveillance particulier a été mis en place pour le projet en soi, qui sera coordonné par Transports Canada, au nom du ministre. Le ministère assurera une surveillance constante du projet et des décisions clés qui doivent être prises, car il s'agit de décisions politiques et financières importantes pour le gouvernement du Canada, et il doit lui rendre compte.

Si on regarde les niveaux de reddition de comptes, le partenaire privé rend compte à Alto, Alto rend compte directement au Parlement et Alto rend aussi compte au Parlement par l'entremise du ministre et de Transports Canada pour surveiller le projet.

**La sénatrice MacAdam :** Vous avez mentionné dans votre introduction vouloir vous approvisionner le plus possible au Canada, auprès d'entreprises canadiennes. Quelle confiance avez-vous, compte tenu de l'ampleur de ce projet, que vous serez en mesure de le faire?

**M. Robitaille :** Eh bien, la nature de ce projet fait en sorte qu'il est relativement facile de faire la majeure partie du travail au Canada, car le gros de la dépense est lié aux travaux de génie civil : la préparation du terrain, la construction des ponts et la mise en place de la voie ferrée. Le gros de la dépense y sera consacré.

Ensuite, ce sont des Canadiens qui s'occuperont de l'exploitation, de l'entretien du matériel, etc. C'est donc probablement au moins 80 % de la dépense.

Les secteurs où il pourrait être plus difficile de le faire, et où nous pourrions devoir renforcer la capacité industrielle au Canada, c'est l'assemblage des trains, soit la partie matériel roulant du système. Nous n'avons pas de ligne ferroviaire à grande vitesse au Canada, alors Alto mobilise l'industrie pour savoir s'il est possible, et logique, de se doter de la capacité pour pouvoir le faire au pays.

De plus, environ les deux tiers de l'acier pour la construction des clôtures et des ponts peuvent être fabriqués au Canada, mais à l'heure actuelle, nous n'avons pas la capacité de fabriquer de l'acier pour les rails qui soit conforme à la norme requise pour les lignes à grande vitesse. C'est l'autre secteur dans lequel Alto mène des consultations, afin de déterminer ce qui serait nécessaire pour créer cette capacité au Canada.

Nous sommes convaincus que la majorité des dépenses seront faites auprès d'entreprises canadiennes. Alto, en notre nom, travaille très fort pour bâtir de nouvelles industries, là où c'est logique de le faire.

**The Deputy Chair:** Thank you.

**Senator Kingston:** I want to just talk to you a little bit about why particular things are happening to put the pieces in place so you can do this. There is a declaration of the railway constituting the network is to be for the general advantage of Canada, section 4. Why did someone feel that this was necessary to begin the project?

**Mr. Robitaille:** The goal was to have absolute clarity of federal jurisdiction over the project, even if the project will be advanced in segments. When we say segments, we are really talking about between two major cities. We are starting with Ottawa to Montreal. That's crossing a provincial boundary; it comes under federal jurisdiction. But the other two segments, from Montreal to Quebec City, or from Ottawa to Toronto, are fully in one province each.

There could have been some doubt, for example, that a provincial environmental impact assessment process should be done, instead of a federal impact assessment process, for those segments. That could have introduced regulatory uncertainty for the project, and we didn't want that. The goal there is to ensure absolute certainty that each segment is a federal regime when it applies for an impact assessment.

Obviously, we are working with the provinces. They will still contribute to the exercise, but, legislatively, we wanted to make sure, again, to have that clarity.

**Senator Kingston:** For instance, this is a major project, right? This is considered one of the major projects, correct? Part of the major projects, as I understand it, is that there would be some agreement that the best environmental assessment act, as a consideration, would be followed. Why was that part of the Major Projects Office not enough for you in this project?

**Mr. Robitaille:** Please allow me to provide a clarification. Even if the Alto high-speed rail project has been determined to be a transformative strategy — I think that is the term that has been used — it is not currently a designated project under Bill C-5 as a major project Crown project. It is yet to be determined if it will be or not; at this point, it is not.

Even if it were, the legislation that is included in Bill C-15 today would be necessary because the Building Canada Act is primarily designed for projects that are undertaken by private proponents. There are a number of specific requirements. When you go through the measures that are included in the high-speed rail network act, you will see that the vast majority, if not the totality of them, are only applicable for projects where the government is a proponent. The Expropriation Act, this is really for us. The Official Languages Act, that's really a project for Canada. The changes to the Access to Information Act to protect

**Le vice-président :** Merci.

**La sénatrice Kingston :** J'aimerais vous parler un peu des raisons pour lesquelles des mesures particulières sont prises pour mettre en place les éléments qui vous permettront de réaliser ce projet, notamment la déclaration selon laquelle les chemins de fer faisant partie du réseau sont déclarés être des ouvrages d'intérêt général pour le Canada, article 4. Pourquoi quelqu'un a-t-il estimé que c'était nécessaire pour commencer le projet?

**M. Robitaille :** L'objectif était d'avoir une clarté absolue quant à la compétence fédérale sur le projet, même s'il progressera par tronçons. Quand on parle d'un tronçon, on parle en fait de la partie entre deux grandes villes. Nous commençons par Ottawa-Montréal. On traverse une frontière provinciale; c'est de compétence fédérale. Les deux autres tronçons, de Montréal à Québec, ou d'Ottawa à Toronto, se trouvent entièrement dans une même province.

Il aurait pu y avoir des doutes, par exemple, sur le fait qu'un processus d'évaluation d'impact environnemental provincial devrait être effectué, plutôt qu'un processus fédéral, pour ces tronçons. Cela aurait pu créer de l'incertitude réglementaire pour le projet, et nous ne voulions pas que cela se produise. L'objectif est d'assurer une certitude absolue que chaque tronçon relève du régime fédéral pour ce qui est de l'évaluation d'impact.

Évidemment, nous travaillons avec les provinces. Elles contribueront tout de même à l'exercice, mais, sur le plan législatif, nous voulions nous assurer, encore une fois, d'avoir cette clarté.

**La sénatrice Kingston :** Autre exemple, il s'agit d'un grand projet, n'est-ce pas? C'est considéré comme l'un des grands projets, n'est-ce pas? Pour les grands projets, si je comprends bien, il a été convenu que c'est la meilleure loi qui s'appliquera. Si c'est ce que prévoit le Bureau des grands projets, pourquoi n'est-ce pas suffisant pour vous dans ce projet?

**M. Robitaille :** Permettez-moi d'apporter une précision. Même si le projet de train à grande vitesse d'Alto fait partie des projets transformateurs — je pense que c'est le terme qui a été utilisé —, il ne s'agit pas actuellement d'un projet désigné, au titre du projet de loi C-5, comme grand projet de l'État. Il reste à déterminer si ce sera le cas ou non, mais pour l'instant, il ne l'est pas.

Même si c'était le cas, la mesure législative qui est incluse dans le projet de loi C-15 aujourd'hui serait nécessaire parce que la Loi visant à bâtir le Canada est principalement conçue pour les projets entrepris par des promoteurs privés. Il y a un certain nombre d'exigences précises. Si on regarde les mesures qui sont incluses dans la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, on constate que la grande majorité, sinon la totalité d'entre elles, sont applicables seulement lorsque le gouvernement est promoteur. La Loi sur l'expropriation, la Loi sur les langues officielles, les changements à la Loi sur l'accès à l'information

Indigenous knowledge, this is for a federal project, which could apply this. This is the nature of the measures that are before you today.

**Senator Kingston:** You have decided on Montreal to Ottawa. That's great. A lot of people will benefit from that, including, probably, some of us in this room. But Toronto is the big centre. Why wasn't it Toronto to Ottawa first or Toronto to Montreal, direct or through? Why was that not contemplated for this?

**Mr. Robitaille:** Again, all options were considered. But the decision to start with the shortest segment is based on best practices from around the world. It is to start with something that's manageable, learn how to do it well and then build upon that.

The two largest cities on the network are Montreal and Toronto. Really, Ottawa is not the midpoint but on the way. If you want to do Montreal to Toronto, you will go through Ottawa. You can see Montreal to Ottawa being good in its own right, but it is also the first two thirds of the Montreal-to-Toronto segment.

**Senator Kingston:** It is along the way, right? This high-speed rail doesn't stop at many places along the way.

**Mr. Robitaille:** One thing to know about high-speed rail is that it takes about 20 kilometres to slow down to enter the station and also to reach its full speed. As a result, you cannot have many stations. The government has set a minimum of seven stations; I think you've seen them — Toronto, Peterborough, Ottawa, Laval, Montreal, Trois-Rivières and Quebec City. It doesn't mean that all trains will stop at all stations every time. You could imagine there will be a lot of frequency. If 20 trains run between Ottawa and Toronto per day, maybe 8 of them will stop in Peterborough and 12 will go through. It provides flexibility and, again, it is based on best practices around the world.

[Translation]

**Senator Dalphond:** I arrived late, but I was tuning in from my office and I came here afterwards. Don't worry. I've been following this matter closely and I'm quite enthusiastic about this project.

A few days ago, a new group came together in Mirabel with the mayor and with people who had their land expropriated for the former Mirabel airport. There are many concerns. The first, they say, is the 10-kilometre-wide strip. They're wondering how long it will take before we know where the 60, 80 or 100 metres for the rail line will go within the 10-kilometre strip. There are also the fences and everything else that must be built around the

pour protéger le savoir autochtone, tout cela s'applique vraiment aux projets fédéraux. C'est la nature des mesures que vous avez devant vous aujourd'hui.

**La sénatrice Kingston :** Vous avez décidé de commencer par Montréal-Ottawa. C'est très bien. Beaucoup de gens en bénéficieront, y compris probablement certains d'entre nous dans cette salle, mais Toronto est le grand centre. Pourquoi n'était-ce pas Toronto-Ottawa en premier, ou Toronto-Montréal? Pourquoi cette option n'a-t-elle pas été envisagée?

**M. Robitaille :** Encore une fois, toutes les options ont été envisagées. Mais la décision de commencer par le tronçon le plus court s'appuie sur les pratiques exemplaires de partout dans le monde. Il s'agit de commencer par une portion qui est gérable, d'apprendre à bien le faire et de s'en inspirer pour la suite.

Les deux plus grandes villes du réseau sont Montréal et Toronto. En fait, Ottawa n'est pas à mi-chemin, mais sur la route. Si on veut aller de Montréal à Toronto, on va passer par Ottawa. On peut voir que Montréal-Ottawa est bon en soi, mais cela représente également les deux premiers tiers du tronçon Montréal-Toronto.

**La sénatrice Kingston :** C'est sur la route, n'est-ce pas? Le train à grande vitesse ne s'arrêtera pas à de nombreux endroits en cours de route.

**M. Robitaille :** Au sujet des trains à grande vitesse, il faut notamment savoir qu'il leur faut environ 20 kilomètres pour ralentir avant d'entrer en gare et aussi pour atteindre leur vitesse maximale. Par conséquent, il ne peut pas y avoir beaucoup de stations. Le gouvernement en a prévu un minimum de sept; je pense que vous les avez vues : Toronto, Peterborough, Ottawa, Laval, Montréal, Trois-Rivières et Québec. Cela ne veut pas dire que tous les trains s'arrêteront à toutes les stations chaque fois. On peut imaginer qu'ils seront fréquents. Si 20 trains circulent chaque jour entre Ottawa et Toronto, il pourrait y en avoir 8 qui s'arrêteront à Peterborough et 12 qui ne feront que passer. C'est une question de souplesse et, encore une fois, cela repose sur les pratiques exemplaires partout dans le monde.

[Français]

**Le sénateur Dalphond :** Je suis arrivé en retard, mais je vous ai écouté dans mon bureau et je suis venu ici après. Ne vous inquiétez pas; j'ai suivi le dossier avec grand intérêt et c'est un projet qui me rend très enthousiaste.

Il y a quelques jours, un nouveau groupe s'est organisé à Mirabel avec la mairesse et des expropriés de l'ancien aéroport de Mirabel. Il y a beaucoup de préoccupations, mais la première, c'est la bande de 10 kilomètres de large, d'après ce qu'ils disent. Ils se demandent combien de temps il faudra avant qu'on sache où passeront les 60, 80 ou 100 mètres pour la voie ferrée dans la bande de 10 kilomètres. Il y a aussi les clôtures et tout ce qu'il

rail line so that no one can get through. As we can see in France, this project comes with major infrastructure.

How can we reassure them that the strip, which is bothering everyone, will get narrower and narrower?

**Mr. Robitaille:** We know all about Mirabel's history. As a Transport Canada official, I personally know and understand the institutional baggage that this community carries. We were talking about the need to respect the fact that people will be required to make sacrifices. We must do so in the best possible way. This is what guides us. This is what guides Alto, because it matters.

In terms of the process, at this stage, Alto wants to understand the potential impact on a wide strip. Later in the spring, they'll submit a more specific plan to the minister for a decision and for a second round of consultations. Most people will breathe a sigh of relief, and others will notice an impact closer to home than they would have liked.

When Alto carries out this work, it's important to know that the options developed will focus on using existing corridors — meaning a highway, a current rail line or a power line — in order to minimize the impact. Should this prove impossible in some places, because the high-speed train must run in a straight line, a minimum number of cuts could be made. However, the goal is to follow the strip of land separating farms, for example, to minimize the impact of the work. We're confident that the options submitted will truly take these aspects into account. Right now, of course, when people see the strip, they think: "My goodness, they might cut my farm in half."

Today, I can't say that this won't happen. However, I can assure you that the teams will do their utmost to limit the issues with full knowledge of the facts. I would say this in reference to Mirabel's history, but normally this applies to Eastern Ontario as well. The same diligence will be required to minimize the impact. It will then be necessary to treat people as respectfully as possible and with all the compassion that they deserve in this case.

**Senator Dalphond:** Starting next spring, I gather that a more specific plan will be submitted to the department. This will take a few weeks. At some point, a decision will be made on a particular option. This summer, I imagine that people will know that the strip has been reduced from 10 kilometres to half a kilometre.

**Mr. Robitaille:** At this stage, I can't tell you exactly at what time of year this will happen. However, later this year, we'll be

faut construire autour pour que personne ne puisse passer. On le voit en France : cela vient avec une infrastructure imposante.

Comment peut-on les rassurer sur le fait que la bande, qui énerve tout le monde, sera de plus en plus étroite?

**M. Robitaille :** On comprend très bien l'historique de Mirabel. En tant que représentant de Transports Canada, je connais personnellement le bagage institutionnel qui existe par rapport à cette communauté et je le comprends. On parlait de l'importance de respecter le fait qu'on va imposer des sacrifices aux gens et on doit le faire de la meilleure manière possible. C'est ce qui nous guide, c'est ce qui guide Alto, parce que c'est important.

Par rapport au processus, à ce stade-ci, Alto veut comprendre les impacts potentiels sur une bande large. Plus tard au printemps, ils vont présenter un tracé plus précis au ministre pour qu'une décision soit prise et pour faire une seconde ronde de consultations. La majorité des gens vont respirer et d'autres vont remarquer un impact plus près de chez eux que ce qu'ils auraient souhaité.

Lorsqu'Alto fera ce travail, il faut savoir que les options qui seront développées favoriseront le fait de suivre des corridors existants, c'est-à-dire une autoroute, une voie ferrée existante ou une ligne électrique, afin de minimiser l'impact. S'il y a des endroits où c'est impossible, parce que le train à grande vitesse doit être droit, il pourrait y avoir un minimum de coupes, mais le but est de suivre la bande de séparation des terrains, par exemple, entre les fermes pour minimiser l'impact des travaux. On a bon espoir que les options qui seront présentées respecteront vraiment ces aspects. Actuellement, c'est sûr que quand les citoyens voient la bande, ils se disent : « Mon Dieu, ils vont peut-être couper ma ferme en deux. »

Aujourd'hui, je ne peux pas dire que c'est impossible, mais je peux vous garantir que les équipes feront tout ce qu'elles peuvent pour limiter les problèmes en toute connaissance de cause. Je dirais cela par rapport à l'historique de Mirabel, mais normalement, cela s'applique aussi à l'Est ontarien. La même diligence sera de mise pour minimiser l'impact. Par la suite, il sera nécessaire de traiter les gens de la manière la plus respectueuse possible et avec toute la compassion qu'ils méritent dans ce cas.

**Le sénateur Dalphond :** À partir du printemps prochain, je comprends qu'on va présenter un tracé plus précis au ministère. Cela prendra quelques semaines et, à un moment donné, on va décider de celui-ci ou celui-là. Donc, j'imagine que cet été, on saura qu'on est passé d'une bande de 10 kilomètres à une bande d'un demi-kilomètre.

**M. Robitaille :** À ce stade-ci, je ne peux pas vous dire à quel moment exact de l'année cela se produira, mais plus tard dans

able to see where the track will run. People will get a better idea of how it will look.

**Senator Dalphond:** The infamous sword of Damocles, which some say is preventing us from doing things, will last at most until this summer. It won't last until 2029?

**Mr. Robitaille:** No. We know that starting with a wider corridor is a good approach. However, both Alto and Transport Canada are fully aware of the uncertainty that this creates and of the need to remove this uncertainty as quickly as possible.

**Senator Dalphond:** The mayor and other people are lamenting the fact that they weren't involved.

**Mr. Robitaille:** A meeting has been scheduled with the mayor. There will be other meetings. There will be open houses, including one in Mirabel in the coming weeks.

**Senator Hébert:** You said earlier that we were looking into the possibility of sourcing as much as possible from Canadian suppliers. I think that it's important to do so, given the situation with the REM in Montreal. People have doubts about whether the equipment manufactured in India is suitable for the Quebec climate. It's a wake-up call to show the need to remain vigilant in this area.

Moreover, I gather that there aren't necessarily any Canadian suppliers at the moment, as you said earlier. Are there any discussions going on? I understand that negotiations and discussions are under way with Canadian companies and industries to see how Canadian equipment can be supplied.

Is Innovation, Science and Economic Development Canada in talks with the other players? If we want Canadian suppliers, this will probably require investment in these companies. Are other federal government players involved in these discussions to ensure that the goal is achieved?

**Mr. Robitaille:** Yes. It's the biggest infrastructure project in a generation. We have a team that we call the "federal family". I have the honour of chairing the federal family committees supporting the project. This includes all the players. One example is Build Canada Homes. To attract investment, we're speaking with our colleagues at Public Services and Procurement Canada; Innovation, Science and Economic Development Canada; and Global Affairs Canada.

l'année, il sera possible de voir où passera le tracé. Les gens pourront se faire une meilleure idée de ce que cela va représenter.

**Le sénateur Dalphond :** La fameuse épée de Damoclès qui, selon certains, nous empêche de faire des choses durera au maximum jusqu'à cet été. Cela ne durera pas jusqu'en 2029?

**M. Robitaille :** Non. On sait que le fait de commencer par un corridor plus large est une bonne façon de faire. Cependant, chez Alto et à Transports Canada, on est pleinement conscient de l'incertitude que cela crée et de l'importance de dissiper cette incertitude le plus rapidement possible.

**Le sénateur Dalphond :** Il y a la mairesse et d'autres personnes qui se plaignent de ne pas avoir été impliquées.

**M. Robitaille :** Une rencontre a été planifiée avec la mairesse et il y en aura d'autres. Il y aura des séances portes ouvertes, dont une qui se tiendra à Mirabel au cours des prochaines semaines.

**La sénatrice Hébert :** Vous avez mentionné plus tôt qu'on examinait la possibilité de s'approvisionner le plus possible auprès de fournisseurs canadiens. Je pense que c'est important de le faire lorsqu'on voit ce qui se passe avec le REM, à Montréal, alors qu'on doute que les équipements fabriqués en Inde soient adaptés au climat québécois. Cela nous met la puce à l'oreille, à savoir qu'il faut être vigilant de ce côté.

Par ailleurs, je comprends qu'il n'y ait pas nécessairement de fournisseurs canadiens au moment où l'on se parle — vous l'avez dit plus tôt. Est-ce qu'il y a des pourparlers? Je comprends que des négociations et des discussions ont cours avec des entreprises et des industries canadiennes pour essayer de voir comment on pourrait fournir des équipements canadiens.

Est-ce que les discussions sont ouvertes entre Innovation, Sciences et Développement économique Canada et les autres acteurs? Si on veut qu'il y ait des fournisseurs canadiens, cela nécessitera probablement des investissements dans ces entreprises. Est-ce que les autres acteurs du gouvernement fédéral sont mis à contribution dans ces discussions pour s'assurer que l'objectif sera atteint?

**M. Robitaille :** Oui. C'est le plus grand projet d'infrastructure depuis une génération. On a une équipe qu'on appelle la « famille fédérale ». J'ai l'honneur de présider les comités de la famille fédérale pour appuyer le projet, et cela inclut tous les joueurs. On peut parler notamment de Maisons Canada. Pour attirer des investissements, nous discutons avec nos collègues de Services publics et Approvisionnement Canada, Innovation, Sciences et Développement économique Canada et Affaires mondiales Canada.

When we think of a TGV, we think of rolling stock and trains. We think of all this. However, a multitude of industries are involved. For example, ties for freight trains are made of wood. For the TGV, the ties are made of a cement that we don't manufacture here and that has certain specific features. In addition, the production of this type of cement involves intellectual property and technological considerations. We can certainly produce it here, but this will require investment and expertise.

You're right to ask the question. It's a key issue for Alto and for the federal family. Conditions must be put in place to maximize the economic benefits in Canada and to create good jobs.

**Senator Hébert:** I think that, in addition to having good equipment, the cement must also withstand extreme cold. If it doesn't, we're in trouble. Like with the REM, we'll end up with doors that don't close properly because ice accumulates on them and because people failed to anticipate that snow would fall in winter. Those are some of the reported complaints made about the REM. I just wanted to draw your attention to this situation.

My second question relates to Senator Dalphond's question. I would like to understand. If I'm a resident of Mirabel or another place, a 1-800 line will be available to provide information. Will it be 1-800-Alto, 1-800-TransportCanada or 1-800-Cadence?

In other words, will an organization be set up? We can think of the resident wondering who is responsible for what among all these organizations. We're wondering this ourselves. Is anything planned for the residents affected by the project?

**Mr. Robitaille:** Alto, the Crown corporation created specifically for this purpose, will be the point of contact. It has a fairly comprehensive platform. I encourage you to visit the website and interactive map. I think that 20,000 people have already commented on the map. It's one of the most comprehensive consultation systems.

I know that this may give rise to a certain amount of frustration at this stage. However, Alto's approach doesn't consist of saying that the train has come in and that nothing else will change. It's about listening. They have brilliant people from all over the world, and they have Cadence to do the design.

However, there are things that we don't know. Before drawing a line on the map, we want to hear from people. That's the best approach, in our opinion. Yes, there's uncertainty. We can't have our cake and eat it too. At this stage, they don't want to present people with a fait accompli. They want to listen to them first.

Lorsqu'on pense à un TGV, on pense à du matériel roulant, à des trains; on pense à tout cela, mais il y a une multitude d'industries, que ce soit les traverses pour les trains de marchandises qui sont faites en bois. Pour le TGV, les traverses sont en ciment, un ciment qu'on ne fabrique pas ici et qui a certaines spécificités. Il y a également les aspects de la propriété intellectuelle et de la technologie liés à la production de ce type de ciment. On peut le produire ici sans problème, mais il faudra des investissements et de l'expertise.

Vous avez raison de poser la question. C'est un point très important pour Alto et pour la famille fédérale. Il faut mettre en place des conditions qui permettront un maximum de retombées économiques au Canada et qui créeront de bons emplois.

**La sénatrice Hébert :** Je pense qu'au-delà d'avoir de bons équipements, il faut aussi que le ciment résiste aux grands froids, car si ce n'est pas le cas, on est mal barré. On va se retrouver comme avec le REM, avec des portes qui ferment mal parce que la glace s'y accumule et parce qu'on n'avait pas prévu qu'il y aurait de la neige l'hiver. C'est un peu ce qui a été promulgué à propos de certaines doléances qui ont été faites à propos du REM. Je voulais simplement vous alerter par rapport à cette situation.

Ma deuxième question est un peu dans la même veine que ce que le sénateur Dalphond vous a demandé. J'aimerais comprendre. Si je suis une citoyenne de Mirabel ou d'ailleurs, il y aura une ligne 1-800 qui pourra me renseigner. Est-ce que ce sera 1-800-Alto, 1-800-TransportsCanada ou 1-800-Cadence?

Autrement dit, est-ce qu'il y aura un organisme qui sera mis en place? On pense au citoyen qui se demande qui est responsable de quoi parmi tous ces organismes. On se le demande nous-mêmes. Est-ce que quelque chose est prévu pour les citoyens qui seront affectés par le projet?

**M. Robitaille :** C'est Alto, la société d'État qu'on a créée spécifiquement pour cet objectif, qui sera le point de contact. Leur plateforme est assez complète. Je vous invite à visiter leur site Web et leur carte interactive. Je crois qu'il y a déjà 20 000 personnes qui ont fait des commentaires au sujet de la carte. C'est l'un des systèmes de consultation les plus complets.

Je sais que cela peut susciter une certaine frustration à ce stade-ci, mais l'approche préconisée par Alto n'est pas de dire que le train est arrivé et que plus rien ne va changer. C'est une approche d'écoute. Ils ont des gens très brillants qui viennent de partout dans le monde, et ils ont Cadence pour faire le design.

Toutefois, il y a des choses qu'on ne connaît pas, et avant de tracer une ligne sur la carte, on veut entendre les gens. C'est la meilleure façon de faire, selon nous. Mais oui, il y a de l'incertitude. On ne peut pas avoir le beurre et l'argent du beurre et, à ce stade-ci, ils ne veulent pas mettre les gens devant le fait accompli. Ils veulent les écouter au préalable.

People see a long strip and wonder whether the track will go through their property or whether the place means something to them. That's happening right now. We would like to tell the public that we know that this creates a great deal of uncertainty and that we need to give the process time to work properly. Alto must listen to what stakeholders have to say, and then make a better plan, to avoid repeating certain mistakes.

**The Deputy Chair:** Excuse me. Thank you. Time is running out.

**Senator Galvez:** Thank you. I have the same concerns as my colleagues about accountability. I think that I'll ask you four questions that you can answer in writing. The first question is as follows.

[*English*]

How would Transport Canada ensure that costs do not overrun, that delays are not too extensive and about performance risk? How will Transport Canada take care of that? We don't want to be in the case of Los Angeles, San Francisco and trains. We don't want to be there.

The next question is, how will small- and medium-sized Canadian businesses be integrated in the procurement and supply chain?

With respect to the environment, because this interests me a lot, what type of energy will power the train? And because this is important, about the integration with the rest of the transport system, how will this train integrate with the existing urban public transit system? How will it integrate?

And then the financial structure. I have so many questions about the financial structure.

Governments change, and situations change. In the long-term, you're talking about building this in 2029. My colleagues are very positive. We all think we're going to use it, but I don't think we will be there. Let's touch wood and hope we will be there.

I think we need to know what is the durability and the timeline and the deliverability of the thing.

[*Translation*]

**The Deputy Chair:** I invite you to send the answers to the clerk. I have four people for the second round, and we have a second witness panel. We are moving quickly into the second round, so please be succinct in your questions and answers.

Les gens voient une longue bande et se demandent si le tracé passera chez eux ou non, si l'endroit leur tient à cœur ou non. C'est ce qui se passe actuellement. Ce qu'on aimerait dire à la population, c'est qu'on sait que cela crée beaucoup d'incertitude et qu'il faut laisser du temps au processus pour qu'il soit bien fait. Il faut qu'Alto aille écouter ce que les intervenants ont à dire, pour prévoir ensuite quelque chose qui sera meilleur et pour ne pas répéter certaines erreurs.

**Le vice-président :** Excusez-moi. Je vous remercie. Le temps file.

**La sénatrice Galvez :** Merci beaucoup. J'ai les mêmes inquiétudes que mes collègues en ce qui concerne la reddition de comptes. Je pense que je vais vous poser quatre questions auxquelles vous pourrez répondre par écrit. La première question est la suivante.

[*Traduction*]

Comment Transports Canada s'assurera-t-il qu'il n'y a pas de dépassement de coûts, qu'il n'y a pas trop de retard et qu'il n'y a pas de risque associé au rendement? Comment Transports Canada veillera-t-il à tout cela? Nous ne voulons pas qu'il se passe ici ce qui s'est passé à Los Angeles et San Francisco.

La prochaine question est la suivante : comment les petites et moyennes entreprises canadiennes seront-elles intégrées dans la chaîne d'approvisionnement?

En ce qui a trait à l'environnement — une question qui m'intéresse beaucoup —, à quel type d'énergie le train fonctionnera-t-il? Comme il est important aussi de parler de l'intégration avec le reste du système de transport, comment ce train s'intégrera-t-il au système de transport en commun urbain existant?

Il y a aussi la structure financière. J'ai tellement de questions sur la structure financière.

Les gouvernements changent, et les circonstances changent. À long terme, vous parlez de la construction en 2029. Mes collègues sont très optimistes. Nous pensons tous l'utiliser, mais je ne sais si nous serons encore là. Touchons du bois et espérons que ce sera le cas.

Je pense qu'il faut aussi connaître la durabilité des trains, le calendrier du projet et la capacité de mise en œuvre.

[*Français*]

**Le vice-président :** Je vous invite à transmettre les réponses à la greffière. J'ai quatre personnes pour la deuxième ronde et nous avons un deuxième groupe de témoins. Nous entamons la deuxième ronde rapidement; je vous prie d'être succincts dans vos questions et réponses.

[English]

**Senator Marshall:** I just want to make sure that I understand your testimony. You indicated that there's an agreement between Alto and the consortium. Is that agreement publicly available? Just "yes" or "no".

**Mr. Robitaille:** I don't think it is available. It is like a commercial relationship between —

**Senator Marshall:** If it is, can you send it to us? I'll accept the "not" unless you send us a copy of it.

Is the federal government financing it? The initial price tag is 60 to 90 billion. I understood from your testimony that the federal government is financing it, but they're looking for investors?

**Mr. Robitaille:** It's going to be financed both by the government and the private sector. Given the cost we expect that the majority of the cost will be paid by the public sector and the government, but there's going to be significant investment by the private sector as well.

**Senator Marshall:** Have you identified private-sector investment? There is private sector investment already promised? Submitted?

**Mr. Robitaille:** Yes. The consortium called Cadence, includes Caisse de dépôt et placement du Québec, which is a major pension fund, and they have committed to making a financial investment, along with Air Canada, which is the other equity investor.

[Translation]

**The Deputy Chair:** Thank you very much.

[English]

**Senator Cardozo:** In terms of the jobs created through this program, it's a lot of money. How many jobs — do you have a plan as to looking across the board and the different aspects of what is being built? How many jobs can we create in Canada? And how many of those will be jobs for young people, or youths? This is really a great opportunity that I wouldn't want to lose.

**Mr. Robitaille:** Alto has done a study, and we anticipate more than 50,000 jobs will be created by the project during the construction.

I don't think we have a breakdown between youth and age as part of the study. I'm not sure there is a reliable answer to your second question.

**Senator Cardozo:** I urge you to have that as part of your planning.

[Traduction]

**La sénatrice Marshall :** Je veux juste m'assurer d'avoir bien compris ce que vous avez dit. Vous avez mentionné qu'il y a une entente entre Alto et le consortium. Cette entente est-elle accessible au public? Répondez simplement par oui ou par non.

**M. Robitaille :** Je ne pense pas que ce soit le cas. C'est une relation commerciale entre...

**La sénatrice Marshall :** Si c'est le cas, pouvez-vous nous l'envoyer? Si ce n'est pas le cas, j'accepte votre réponse.

Le gouvernement fédéral le finance-t-il? Le prix initial est de 60 à 90 milliards de dollars. J'ai cru comprendre, d'après votre témoignage, que le gouvernement fédéral le finance, mais qu'on cherche des investisseurs?

**M. Robitaille :** Il sera financé à la fois par le gouvernement et le secteur privé. Compte tenu du coût, on s'attend à ce que le coût soit assumé en grande partie par le secteur public, le gouvernement, mais il y aura aussi des investissements importants de la part du secteur privé.

**La sénatrice Marshall :** Avez-vous trouvé des investisseurs du secteur privé? Des investissements du secteur privé ont-ils déjà été promis ou proposés?

**M. Robitaille :** Oui. Le consortium appelé Cadence comprend la Caisse de dépôt et placement du Québec, un important fonds de pension, et elle s'est engagée à faire un investissement financier, tout comme Air Canada, qui est l'autre investisseur.

[Français]

**Le vice-président :** Merci beaucoup.

[Traduction]

**Le sénateur Cardozo :** Pour ce qui est des emplois créés grâce à ce programme, c'est beaucoup d'argent. Combien d'emplois... Avez-vous un plan pour examiner la situation dans son ensemble et les différents aspects de ce qui est construit? Combien d'emplois pouvons-nous créer au Canada? Et combien de ces emplois seront destinés à des jeunes? C'est une occasion en or, et je ne voudrais pas qu'on passe à côté.

**M. Robitaille :** Alto a réalisé une étude, et nous prévoyons que plus de 50 000 emplois seront créés par le projet lors de la phase de construction.

Je ne pense pas que nous ayons une répartition par groupes d'âge dans cette étude. Je ne suis pas sûr d'avoir une réponse fiable à votre deuxième question.

**Le sénateur Cardozo :** Je vous invite à en tenir compte dans votre planification.

Are the trains to be built here, or will they be completely built abroad?

**Mr. Robitaille:** This will be a decision that will need to be made. At this point Alto is engaging to understand the capacity to build a train. What are the potential options? What could be built in Canada to maximize, again, the economic outcome?

We're not ready yet to make the decision. It will be part of the full assessment, but if it can be done, this will be our preference.

[*Translation*]

**The Deputy Chair:** Thank you very much.

[*English*]

**Senator Ross:** I will quote the president of Alto who said:

Every year that goes by with no trains in service will add several billion dollars to the project's cost. Every year represents an additional cost of \$2 billion to \$3 billion.

I would be interested in your comments, observations or reflections on that. If you could provide that in writing as to how that is going to work? And in relation to the timeline that you mentioned to my previous question.

My second comment would be, I am interested in the relationship between Alto, Cadence, the airlines — you've just mentioned Air Canada — and the airports. I'm wondering about the stations connecting with the airports or the downtowns. It's a philosophical difference, and whether or not you want it to be downtown — Union Station or airports — and how that will impact.

Is it a more European style where it's an airport? Or are we going to stick with Union station? I know you said those aren't decided yet, but I think those are questions that a lot of Canadians are interested in knowing about.

**Mr. Robitaille:** The exact location of the stations will be determined through the work that is being done now.

Interconnectivity between other modes of transportation is key for the project. As much as possible, the government will favourably view connecting to airports and connecting to local transit, but we have to look at the overall tradeoff.

Les trains seront-ils construits ici ou seront-ils entièrement construits à l'étranger?

**M. Robitaille :** C'est une décision qui devra être prise. À l'heure actuelle, Alto s'efforce de comprendre la capacité nécessaire pour construire ces trains. Quelles sont les options possibles? Qu'est-ce qui pourrait être construit au Canada pour maximiser, encore une fois, les retombées économiques?

Nous ne sommes pas encore prêts à prendre la décision. Cela fera partie de l'analyse complète, mais c'est ce que nous préférons si c'est possible.

[*Français*]

**Le vice-président :** Merci beaucoup.

[*Traduction*]

**La sénatrice Ross :** Je vais citer le président d'Alto, qui a dit :

Chaque année qui passe sans qu'on soit en mesure de mettre le train en service ajoutera quelques milliards de dollars supplémentaires au projet. Chaque année représente environ 2 à 3 milliards de dollars supplémentaires.

J'aimerais entendre vos observations ou vos réflexions à ce sujet. Pourriez-vous nous expliquer par écrit comment cela va fonctionner, et par rapport à l'échéancier que vous avez mentionné en réponse à ma question précédente.

Deuxièmement, je m'intéresse à la relation entre Alto, Cadence, les compagnies aériennes — vous venez de mentionner Air Canada — et les aéroports. Je me demande si les stations seront reliées aux aéroports ou aux centres-villes. C'est une différence philosophique, savoir si on veut ou non que ce soit au centre-ville — la gare Union ou les aéroports — et l'incidence que cela aura.

Est-ce un peu comme en Europe? Ou dans les aéroports? Ou va-t-on s'en tenir à la gare Union? Je sais que vous avez dit que ces questions n'ont pas encore été tranchées, mais je pense que ce sont des questions auxquelles beaucoup de Canadiens s'intéressent.

**M. Robitaille :** L'emplacement exact des stations sera déterminé par le travail qui se fait actuellement.

L'interconnectivité avec les autres modes de transport est essentielle au projet. Dans la mesure du possible, le gouvernement favorisera les liens avec les aéroports et le transport en commun local, mais nous devons examiner l'ensemble des compromis.

This project, as you correctly mentioned, is extremely costly. There are going to need to be difficult tradeoff decisions made in order to enable this project to be done and keep it affordable for Canadians.

[Translation]

**The Deputy Chair:** Thank you very much.

**Senator Dalphond:** The answer will follow. There have been a lot of questions about the timeline. When is the purchase of the first steel rails expected to happen? When is a direct impact on our steel manufacturers expected?

**Mr. Robitaille:** When it comes to steel, it's not the first thing we do; it's the work. It is difficult to give a precise timeline because, if we are talking about creating industrial capacity, the modernization or improvement of plants must still be done upstream. That's a long way off, but those considerations will have to be looked at soon to meet the project timelines.

**Senator Dalphond:** What is the timeline for the first purchase orders? You can let us know.

**Mr. Robitaille:** That will come, but the work has not yet reached the various supply chains. You can be sure that the teams at Alto are working on this, as these are essential elements for the project to be carried out.

**The Deputy Chair:** Thank you very much. We've gone a little over our allotted time. Thank you very much for your participation. This is a project that is important to us and for which we have a great deal of interest; there is the whole matter of social acceptability, which is a major issue.

Honourable senators, for our second panel today, we are pleased to welcome, from the Competition Bureau Canada: Bradley Callaghan, Associate Deputy Commissioner, Competition Promotion Branch; Lawrence Zuker, Manager, Cartels and Deceptive Marketing Branch; and Matthew Chiasson, Senior Policy Advisor, Competition Promotion Branch.

Welcome to all of you and thank you for accepting our invitation to appear today.

We will now hear opening remarks from Mr. Chiasson.

**Matthew Chiasson, Senior Policy Advisor, Competition Promotion Branch, Competition Bureau Canada:** Good evening, Mr. Chair and honourable senators. Thank you for having us here today.

Ce projet, comme vous l'avez mentionné à juste titre, est extrêmement coûteux. Il faudra prendre des décisions difficiles en matière de compromis pour permettre la réalisation de ce projet et faire en sorte qu'il demeure abordable pour les Canadiens.

[Français]

**Le vice-président :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Dalphond :** La réponse suivra. On a posé beaucoup de questions sur l'échéancier. Quand prévoit-on d'acheter les premiers rails d'acier? Quand prévoit-on qu'il y aura un impact direct sur nos fabricants d'acier?

**M. Robitaille :** En ce qui concerne l'acier, ce n'est pas la première chose que l'on fait, ce sont les travaux. C'est difficile de donner un échéancier précis, parce que si l'on parle de créer une capacité industrielle, il faut quand même que la modernisation ou l'amélioration des usines soit faite en amont. Ce n'est pas pour demain, mais il faudra examiner ces considérations bientôt pour respecter les échéanciers du projet.

**Le sénateur Dalphond :** Quel est l'échéancier des premiers bons de commande? Vous nous le direz.

**M. Robitaille :** Cela viendra, mais le travail n'est pas encore rendu aux différentes chaînes d'approvisionnement. Soyez certains que les équipes d'Alto travaillent là-dessus, parce que ce sont des éléments essentiels pour la réalisation du projet.

**Le vice-président :** Merci beaucoup. On a un peu dépassé le temps qui nous était alloué. Je vous remercie beaucoup de votre participation. C'est un projet qui nous interpelle et pour lequel nous avons énormément d'intérêt; il y a toute la question de l'acceptabilité sociale, qui est un enjeu majeur.

Honorables sénateurs et sénatrices, nous sommes heureux d'accueillir, pour notre deuxième groupe de témoins aujourd'hui, des représentants du Bureau de la concurrence Canada : Bradley Callaghan, sous-commissaire délégué, Direction générale de la promotion de la concurrence; Lawrence Zuker, gestionnaire, Direction générale des cartels et des pratiques commerciales trompeuses; Matthew Chiasson, conseiller principal en politiques, Direction générale de la promotion de la concurrence.

Bienvenue à tous et merci d'avoir accepté notre invitation à comparaître aujourd'hui.

Nous allons maintenant entendre les déclarations préliminaires de M. Chiasson.

**Matthew Chiasson, conseiller principal en politiques, Direction générale de la promotion de la concurrence, Bureau de la concurrence Canada :** Bonjour, monsieur le président, et honorables sénatrices et sénateurs. Merci de nous accueillir ici aujourd'hui.

My name is Matthew Chiasson. I am a Senior Policy Advisor at the Competition Bureau. I'm joined today by my colleagues: Brad Callaghan, Associate Deputy Commissioner, Competition Promotion Branch; and Lawrence Zuker, Manager, Cartels and Deceptive Marketing Branch.

As many of you know, the Competition Bureau is an independent law enforcement agency that protects and promotes competition for the benefit of Canadian consumers and businesses. We administer and enforce Canada's Competition Act, a law of general application that applies to all sectors of the economy.

We have a dual enforcement and advocacy role under our legislation. As an enforcer, we review mergers and investigate anti-competitive business practices such as abuse of dominance, price fixing and deceptive marketing.

As an advocate, we conduct market studies and provide advice to policy-makers on how to design competition-friendly rules and regulations.

In our view, competition is critical to building a stronger, more affordable economy.

[English]

As you know, the Canadian economy is rapidly evolving, and we are seeing shifts in trade, market dynamics and technology that are reshaping how business is done. As we navigate this landscape, our mission to protect and promote competition remains as vital as ever.

You have invited us to speak specifically about the greenwashing amendments contained in Division 43 of Part 5 of Bill C-15. We discussed this division with the Senate Banking Committee on December 4, and I will repeat some of the testimony that we provided there. And I do recognize some faces from that appearance.

Division 43 contains two amendments to specific anti-greenwashing provisions that were added to the Competition Act in 2024. We understand that these proposed amendments are intended to provide more certainty to the marketplace while maintaining protections against certain false or misleading environmental claims.

The first change removes the requirement on businesses to substantiate environmental claims in accordance with an "internationally recognized methodology." To be clear, the bureau does not see this as an obstacle to effective enforcement

Je m'appelle Matthew Chiasson et je suis conseiller principal en politiques au Bureau de la concurrence. Je suis accompagné aujourd'hui de mes collègues Brad Callaghan, sous-commissaire délégué, Direction générale de la promotion de la concurrence, et de Lawrence Zuker, gestionnaire, Direction générale des cartels et des pratiques commerciales trompeuses.

Comme plusieurs d'entre vous le savent, le Bureau de la concurrence est un organisme indépendant d'application de la loi qui protège la concurrence et en fait la promotion au bénéfice des consommateurs et des entreprises du Canada. Nous assurons et contrôlons l'application de la Loi sur la concurrence du Canada, une loi d'application générale qui s'applique à tous les secteurs de l'économie.

En vertu de la législation, nous avons un double rôle d'application de la loi et de promotion. En tant qu'organisme d'application de la loi, nous examinons les fusions et enquêtons sur les pratiques d'affaires anticoncurrentielles, comme l'abus de position dominante, la fixation des prix et les pratiques commerciales trompeuses.

En tant qu'organisme de promotion de la concurrence, nous menons des études de marché et fournissons des conseils aux décideurs politiques sur la manière de concevoir des règles et des règlements favorables à la concurrence.

À notre avis, la concurrence est essentielle pour bâtir une économie plus forte et plus abordable.

[Traduction]

Comme vous le savez, l'économie canadienne évolue rapidement, et nous observons des changements dans le commerce, la dynamique des marchés et la technologie qui transforme la façon de faire des affaires. Dans cet environnement en mouvement, notre mission de protection et de promotion de la concurrence demeure plus vitale que jamais.

Vous nous avez invités à parler précisément des modifications relatives à l'écoblanchiment contenues dans la section 43 de la partie 5 du projet de loi C-15. Nous avons discuté de cette section avec le comité sénatorial des banques le 4 décembre, et je vais répéter une partie du témoignage que nous y avons livré. Je reconnais aujourd'hui certains visages.

La section 43 contient deux modifications à des dispositions précises contre l'écoblanchiment qui ont été ajoutées à la Loi sur la concurrence en 2024. Nous comprenons que les modifications proposées visent à offrir plus de certitude au marché tout en maintenant des protections contre certaines déclarations environnementales fausses ou trompeuses.

Le premier changement supprime l'obligation pour les entreprises de justifier leurs déclarations environnementales conformément à une « méthode reconnue à l'échelle internationale ». Pour être clair, le bureau ne voit pas cela

of the amended greenwashing provision. Businesses will still have to demonstrate that their substantiation is adequate and proper for the particular claim being made.

The second change removes the ability of third parties to bring greenwashing complaints directly to the Competition Tribunal under this amended greenwashing provision. However, they can still bring such claims under other provisions of the Competition Act that prohibit misleading advertising and deceptive marketing practices.

If these changes come into effect, the bureau will align its guidelines accordingly.

Before fielding your questions, I would note that the law requires the bureau to conduct its investigations in private and to keep confidential the information we have. So this obligation may prevent us from discussing certain facets of our investigations or even the existence of certain investigations.

Thank you, and we look forward to your questions.

[Translation]

**The Deputy Chair:** Thank you very much for your opening remarks. We will now move on to questions and answers.

[English]

**Senator Marshall:** You mentioned the Banking Committee, but can you go back a bit further in time, because I can remember when the amendment was made to include internationally recognized methodology. So I feel like we're going back in time now and changing something that we had a big problem with. The senators had a big problem with that terminology, I think maybe a year ago. Can you talk about the history and why we're changing it?

**Mr. Chiasson:** So these amendments were initially introduced in Bill C-59, which was studied by this committee. The government had proposed a limited type of amendment dealing only with environmental claims respecting products. But the House of Commons Standing Committee on Finance decided to expand it to also include environmental claims with respect to businesses and business activities, but they reformulated the test somewhat to require substantiation to be based on adequate and proper testing in accordance with an internationally recognized methodology, which was a somewhat novel type of language. It did attract some criticism from stakeholders for not being particularly clear.

comme un obstacle à l'application efficace de la disposition modifiée sur l'écoblanchiment. Les entreprises devront tout de même démontrer que leur justification est adéquate et appropriée pour la demande particulière qui est faite.

Le deuxième changement supprime la capacité des tiers de déposer des plaintes d'écoblanchiment directement au Tribunal de la concurrence en vertu de cette disposition modifiée sur l'écoblanchiment. Cependant, ils peuvent toujours présenter de telles plaintes en vertu d'autres dispositions de la Loi sur la concurrence qui interdisent la publicité trompeuse et les pratiques commerciales trompeuses.

Si ces changements entrent en vigueur, le bureau alignera ses lignes directrices en conséquence.

Avant de répondre à vos questions, je dirais que la loi exige que le bureau mène ses enquêtes à huis clos et préserve la confidentialité des renseignements à sa disposition. Cette exigence peut donc nous empêcher de discuter de certains aspects de nos enquêtes, voire de l'existence même de certaines enquêtes.

Merci. Nous serons ravis de répondre à vos questions.

[Français]

**Le vice-président :** Merci beaucoup pour vos remarques préliminaires. Nous passerons maintenant à la période des questions.

[Traduction]

**La sénatrice Marshall :** Vous avez mentionné le Comité des banques, mais pouvez-vous revenir un peu plus loin en arrière, car je me rappelle quand l'amendement a été apporté pour inclure une méthode reconnue à l'échelle internationale. J'ai donc l'impression que nous faisons un retour en arrière et modifions quelque chose de très problématique. Les sénateurs avaient un gros problème avec cette terminologie il y a environ un an. Pouvez-vous parler de l'historique et de la raison pour laquelle nous la modifions?

**M. Chiasson :** Ces amendements ont donc été initialement proposés au projet de loi C-59, qui a fait l'objet d'une étude à ce comité. Le gouvernement avait proposé un amendement limité qui ne portait que sur les déclarations environnementales concernant les produits. Le Comité permanent des finances de la Chambre des communes a cependant décidé de l'élargir pour inclure les déclarations environnementales concernant les entreprises et les activités commerciales, mais il a quelque peu reformulé le critère pour exiger que la justification soit fondée sur des éléments corroboratifs suffisants et appropriés, conformément à une méthode reconnue à l'échelle internationale, ce qui était un libellé quelque peu novateur. Il a fait l'objet de certaines critiques de la part d'intervenants, qui estimaient qu'il n'était pas particulièrement clair.

This committee did observe that there were potentially some issues with respect to complying with that, and you urged us to put out some guidance, which we did do after these amendments were passed, which we hope did clarify at least the bureau's approach to enforcing them. But these guidelines are not binding on third-party litigants. The government has decided, for this particular issue, that they could clean it up through amendments here. That's what is being done.

**Senator Marshall:** Just to clarify, for my recollection, are there internationally recognized methodologies? Because it is my recollection that there are not.

**Mr. Chiasson:** A wide variety of environmental claims can be made. Some are about the composition of products; some are about production processes; some are about disposal. For some of these claims, there are internationally recognized methodologies, but there is still some debate about when something would qualify as an internationally recognized methodology. We issued some guidance; we thought that if it were recognized in at least two countries as being valid, that it would be an internationally recognized methodology. But this is something that likely would have been contentious in cases if they were ever brought to the courts.

**Senator Marshall:** Thank you.

**Senator Ross:** I would like to thank the government for making this change because I tried to make this amendment in this committee a year and a half ago. This amendment was defeated 3 to 8 by this committee. So I'm very happy to see that what had been heard from businesses, from coast to coast to coast, has been listened to, that this was going to be a very difficult standard to understand and to even understand those guidelines.

I'm interested to know what the feedback has been on this new one from the business sector. What are you hearing?

**Mr. Chiasson:** I will start, and it may be relevant to some other questions. The Competition Bureau's role is really to enforce the Competition Act. Developing amendments are led by Innovation, Science and Economic Development Canada. The questions around what stakeholders were saying and what changes were considered and how to formulate them would really be for their officials to answer. Of course, many businesses weren't shy about conveying the concerns they had, so we are aware of them through our own consultations.

With respect to these changes, if I am being candid, I would say we haven't seen a whole lot of reaction. The reaction we have seen from the business community has generally been

Ce comité a constaté qu'il pouvait y avoir des problèmes liés à la conformité, et vous nous avez exhortés à publier des lignes directrices, ce que nous avons fait après l'adoption de ces amendements, dans l'espoir de clarifier au moins l'approche du bureau en matière d'application. Ces lignes directrices ne sont toutefois pas contraignantes pour les tierces parties au litige. Le gouvernement a décidé, pour cette question particulière, qu'il pouvait régler le problème par l'entremise d'amendements. C'est ce qui est en train de se faire.

**La sénatrice Marshall :** À titre de précision, y a-t-il des méthodes reconnues à l'échelle internationale? Si ma mémoire est bonne, il n'y en a pas.

**M. Chiasson :** Un vaste éventail de déclarations environnementales peuvent être faites. Certaines portent sur la composition des produits, d'autres, sur les processus de production et d'autres, sur l'élimination. Pour certaines de ces déclarations, il y a des méthodes reconnues à l'échelle internationale, mais il y a encore des discussions pour déterminer quand une méthode peut être considérée comme étant reconnue à l'échelle internationale. Nous avons émis des lignes directrices. Nous estimions que si une méthode était reconnue comme étant valide dans au moins deux pays, elle pouvait être considérée comme une méthode reconnue à l'échelle internationale. Cette question aurait probablement fait l'objet de controverses si elle avait été portée devant les tribunaux.

**La sénatrice Marshall :** Merci.

**La sénatrice Ross :** J'aimerais remercier le gouvernement d'avoir apporté cet amendement, car j'ai essayé de le faire adopter à ce comité il y a un an et demi. Il a été rejeté par 3 voix contre 8. Je suis donc très ravie de voir que les entreprises, d'un océan à l'autre, ont été entendues, que cette norme est très difficile à comprendre, à l'instar des lignes directrices qui l'accompagnent.

Je suis curieuse de savoir ce que le secteur des affaires pense de cette nouvelle. Qu'est-ce qu'on vous dit?

**M. Chiasson :** Je vais commencer, et mes remarques pourraient être pertinentes pour d'autres questions. Le rôle du Bureau de la concurrence consiste à faire respecter la Loi sur la concurrence. L'élaboration des modifications est dirigée par Innovation, Sciences et Développement économique Canada. Les fonctionnaires de ce ministère seraient mieux en mesure de répondre aux questions relatives aux déclarations des intervenants, aux modifications envisagées et à la façon de les formuler. Bien entendu, de nombreuses entreprises n'ont pas hésité à exprimer leurs préoccupations, que nous avons pu prendre en compte dans le cadre de nos consultations.

En ce qui concerne ces changements, pour être franc, je dirais que nous n'avons pas vu beaucoup de réactions. La réaction du milieu des affaires a été généralement très favorable. Celle des

pretty supportive. The reaction from the environmental community has been somewhat muted. Maybe they've taken a greater interest in some of the other environmental-related changes in this particular bill; perhaps they see these changes as modest, but that would be for them to answer.

**Senator Ross:** Thank you.

**Senator Galvez:** I would like you to answer this — because, you are right, you will have the task of enforcing this. You need a point of reference and comparison to assess what is “adequate and proper substantiation.”

To me, when you say “standards,” it rings very solidly. When you say, “adequate and proper substantiation,” it is really very vague. The issues of consistency and objectivity are very important here. What evidentiary standard will the bureau apply to determine whether any environmental claim meets this “adequate and proper substantiation”?

You are saying that, with the initial change to “internationally recognized methodology,” the industry complained, but NGOs were saying it was not good enough. There was no case in court to say whether it was right or wrong. Now, you are putting, in my eyes, a greyer term, “adequate and proper substantiation,” and you are not comparing it with anything. When it goes to court, actually, we will be here again because it is not clear.

I've been here now for 10 years, and I have seen it many times. We were not clear, and so the courts come back and say to us, “You are not doing your job. You are leaving things unclear. Please do your job and clarify it so we can render a verdict or a sentence.”

**Mr. Chiasson:** It's a great question. One thing I would point out is that, in the original formulation, you have to substantiate based on adequate and proper substantiation and in accordance with an internationally recognized methodology. Both concepts were already in. The change is getting rid of the six words, “in accordance with internationally recognized methodology.”

My second point is that “adequate and proper” probably does sound vague, but those concepts have been in the Competition Act for the better part of 100 years or so. We've had provisions dealing with performance claims, so the meaning of those words has been clarified through case law and applied in different factual circumstances. We do have guidance. I think the business community and their counsel have gotten comfortable advising businesses on what is sufficient to meet that standard.

membres de la communauté environnementale a été quelque peu discrète. Ils s'intéressent peut-être davantage à d'autres changements liés à l'environnement dans ce projet de loi; ils considèrent peut-être ces changements comme modestes, mais c'est à eux de répondre à cette question.

**La sénatrice Ross :** Merci.

**La sénatrice Galvez :** Je voudrais que vous répondiez à cette question, car vous avez raison; c'est à vous qu'il incombera de faire respecter cette règle. Vous avez besoin d'un point de référence et de comparaison pour évaluer ce qui constitue des « éléments corroboratifs suffisants et appropriés ».

Quand vous parlez de « normes », cela semble être très concret. Quand vous parlez d'« éléments corroboratifs suffisants et appropriés », c'est très vague. Les questions de cohérence et d'objectivité sont très importantes ici. Quelle norme en matière de preuve le bureau appliquera-t-il pour déterminer si une déclaration environnementale répond à cette exigence relative aux « éléments corroboratifs suffisants et appropriés »?

Vous dites qu'avec le changement initial pour inclure « méthode reconnue à l'échelle internationale », l'industrie s'est plainte, mais les ONG ont déclaré que ce n'était pas suffisant. Aucune affaire n'a été portée devant les tribunaux pour déterminer si c'était juste ou non. Vous utilisez maintenant, à mon avis, une expression plus vague, « éléments corroboratifs suffisants et appropriés », sans la comparer à quoi que ce soit. Si l'affaire est portée devant les tribunaux, nous nous retrouverons dans la même situation en raison du manque de clarté.

Je suis ici depuis maintenant 10 ans, et j'ai vu cela se produire à maintes reprises. Nous n'avons pas été clairs, alors les tribunaux nous disent : « Vous ne faites pas votre travail. Vous laissez les choses être imprécises. Veuillez faire votre travail et clarifier le libellé pour que nous puissions rendre un verdict ou déterminer une peine. »

**M. Chiasson :** C'est une excellente question. Je tiens à souligner que, dans le libellé initial, vous devez justifier vos affirmations au moyen d'éléments corroboratifs suffisants et appropriés et d'une méthode reconnue à l'échelle internationale. Les deux concepts figuraient déjà dans le libellé. Le changement consiste à supprimer « au moyen d'une méthode reconnue à l'échelle internationale ».

Le deuxième point que je veux faire valoir est que les termes « suffisant et approprié » peuvent probablement sembler vagues, mais ces concepts figurent dans la Loi sur la concurrence depuis près d'un siècle. Des dispositions traitent des indications de rendement, si bien que la signification de ces termes a été clarifiée par la jurisprudence et appliquée dans différentes circonstances factuelles. Nous avons des lignes directrices. Je pense que le milieu des affaires et ses conseillers juridiques sont désormais à l'aise de conseiller les entreprises sur ce qui est suffisant pour répondre à cette norme.

To give you a sense, it depends on the nature of the claim being made. It doesn't require absolute certainty but should establish that the results are not a mere chance or a one-time effect. It should be done under controlled circumstances and conducted before the claim is made.

Some synonymous terms that have been found to be similar to "adequate and proper" are terms like fit, apt, suitable, as required by the circumstances, sufficient and appropriate.

We are reverting, if you like, to a tested formulation for substantiation that has evolved. While it probably sounds indeterminate, it is actually clearer than the status quo.

**Senator Galvez:** I have two questions: How many cases of greenwashing are in court? How does this wording compare with other jurisdictions trying to solve the same problem?

**Mr. Chiasson:** [Technical difficulties] — but I can tell you that there are no active cases right now brought either by the bureau or by private parties under these greenwashing provisions. There have been cases in the past. Some cases involved Keurig for how it was marketing the recyclability of its K-Cups. Cases were brought against Volkswagen, Porsche and Audi for the emissions scandal known as Dieselgate. Those were taken under the previous provisions, so it is just to make the point that we have been pursuing greenwashing for a long time under existing provisions. These ones are a little bit more tailored but still relatively new. These cases do take time to develop, so hopefully we will see more in the coming months and years.

**Lawrence Zuker, Manager, Cartels and Deceptive Marketing Branch:** Yes, when it comes to other jurisdictions, they have used some slightly different wording in the United States, like "be supported by a reasonable basis" and, in the United Kingdom, "tested against scientific or other evidence."

What happened in this case is that, if you look at the way the provisions were drafted, as my colleague mentioned, we see the general performance claim provision, which has been in the act for a long time. Then we have one of the two new greenwashing provisions that has, again, "adequate and proper testing," which is the exact same wording. The concern was that "adequate and proper testing" didn't fit when it comes to many businesses and business activity representations, so they took the very similar wording of "adequate and proper substantiation."

Pour vous donner une idée, cela dépend de la nature de la déclaration. Il n'est pas nécessaire d'avoir une certitude absolue, mais il faut établir que les résultats ne sont pas le fruit du hasard ou d'un effet ponctuel. Cela doit être fait dans des conditions contrôlées et avant que la déclaration soit faite.

Certains synonymes semblables aux termes « suffisant et approprié » sont notamment les suivants : adapté, pertinent, convenable et conforme aux circonstances.

Nous revenons, si vous voulez, à une formulation éprouvée pour la justification qui a évolué. Bien que cela puisse sembler indéterminé, c'est en fait plus clair que le statu quo.

**La sénatrice Galvez :** J'ai deux questions. Combien d'affaires d'écoblanchiment sont actuellement devant les tribunaux? Comment ce libellé se compare-t-il à celui dans d'autres instances qui tentent de résoudre le problème?

**M. Chiasson :** [Difficultés techniques]... mais je peux vous dire qu'il n'y a aucune affaire devant les tribunaux, ni de la part du bureau ni de la part de particuliers, en vertu de ces dispositions relatives à l'écoblanchiment. Il y en a eu dans le passé. Certaines concernaient Keurig et la manière dont l'entreprise commercialisait la recyclabilité de ses capsules K-Cups. Des affaires ont été intentées contre Volkswagen, Porsche et Audi pour le scandale des émissions connu sous le nom de Dieselgate. Elles ont été intentées en vertu des dispositions précédentes, ce qui montre que nous poursuivons depuis longtemps l'écoblanchiment en vertu des dispositions existantes. Ces dispositions sont un peu plus adaptées, mais elles sont encore relativement nouvelles. Ces affaires prennent du temps à monter, mais nous espérons en voir davantage dans les mois et les années à venir.

**Lawrence Zuker, gestionnaire, Direction générale des cartels et des pratiques commerciales trompeuses :** Oui, dans d'autres pays, ils ont utilisé un libellé légèrement différent. Aux États-Unis, ils ont employé l'expression « étayé par des motifs raisonnables », et au Royaume-Uni, « vérifié à l'aide de preuves scientifiques et autres ».

Ce qui s'est passé dans ce cas-ci, si l'on examine la façon dont les dispositions ont été rédigées, comme mon collègue l'a mentionné, on voit la disposition générale relative aux déclarations de rendement, qui figure dans la loi depuis longtemps. Il y a ensuite l'une des deux nouvelles dispositions relatives à l'écoblanchiment qui renferme, là encore, l'expression « éléments corroboratifs suffisants et appropriés », qui est exactement la même formulation. Le problème avec l'expression « éléments corroboratifs suffisants et appropriés » était qu'elle ne convenait pas à de nombreuses entreprises et activités commerciales. C'est donc la raison pour laquelle une expression très similaire à « éléments corroboratifs suffisants et appropriés » a été utilisée.

The language of “adequate and proper” has been interpreted by the courts. “Substantiation” is the one word that is slightly different, but we think it is still enforceable in that sense. We think that removing “internationally recognized methodology” provides a little bit more flexibility to businesses to figure out how to support their claims best.

**Senator MacAdam:** Thank you for being here. What is the bureau’s view on using the Canadian Sustainability Disclosure Standards as a recognized standard, instead of the language around “adequate and proper substantiation”? Based on testimony to this committee, I understood that the Canadian Sustainability Disclosure Standards are aligned with international sustainability standards. Is that not a recognized international methodology?

**Mr. Chiasson:** What we’ve said in our guidelines is that we were prepared to assume that guidance provided by a federal-provincial organization was consistent with an internationally recognized methodology, so if these amendments don’t pass, then that would be something we could consider. If these amendments do pass, the question is a bit moot because it need not be an internationally recognized method to constitute adequate and proper substantiation.

**Senator MacAdam:** I am thinking, based on the testimony, that we do have an internationally recognized methodology in those Canadian standards. During a previous study, we heard from witnesses who emphasized the importance of those standards to the Canadian economy, notably having a consistent, reliable, understandable and comparable baseline globally to which investors can compare and understand what they are looking at and where the benefits are in order to invest. In order to attract global investment to this country, these Canadian standards, we heard in testimony, are very important for Canada. I’m just a little bit confused as to why that doesn’t qualify. If we leave the legislation the way it is, why wouldn’t we use those standards?

**Mr. Chiasson:** Just to clarify, in our guidelines, we were prepared to make that assumption. Private litigants are not bound by our guidelines, and they could advance an interpretation of recognized methodology that would not count in what we just discussed. They could insist that the methodology be recognized by two or more other countries or some international standards body. The bureau’s guidance went as far as we could to clarify our approach, but in terms of ending the debate, there is only so far it could go, if that makes sense.

Les termes « suffisants et appropriés » ont été interprétés par les tribunaux. L’expression « éléments corroboratifs » est légèrement différente, mais nous estimons qu’elle reste applicable en ce sens. Nous pensons que la suppression de l’expression « méthode reconnue à l’échelle internationale » offre un peu plus de flexibilité aux entreprises pour déterminer la meilleure façon d’étayer leurs déclarations.

**La sénatrice MacAdam :** Merci d’être ici. Quelle est la position du bureau sur l’utilisation des Normes canadiennes d’information sur la durabilité en tant que normes reconnues, plutôt que la formulation « éléments corroboratifs suffisants et appropriés »? D’après les témoignages entendus à ce comité, j’ai compris que les Normes canadiennes d’information sur la durabilité sont conformes aux normes internationales en matière de durabilité. Ne s’agit-il pas d’une méthode reconnue à l’échelle internationale?

**M. Chiasson :** Ce que nous avons dit dans nos lignes directrices, c’est que nous sommes prêts à supposer que les lignes directrices fournies par un organisme fédéral-provincial étaient conformes à une méthode reconnue à l’échelle internationale. Donc, si ces modifications ne sont pas adoptées, ce serait quelque chose que nous pourrions envisager. Si ces modifications sont adoptées, la question est un peu sans objet, car il n’est pas nécessaire qu’il y ait une méthode reconnue à l’échelle internationale pour constituer des éléments corroboratifs suffisants et appropriés.

**La sénatrice MacAdam :** D’après les témoignages, je pense que nous avons une méthode reconnue à l’échelle internationale dans ces normes canadiennes. Dans le cadre d’une étude précédente, nous avons entendu des témoins qui ont souligné l’importance de ces normes pour l’économie canadienne, notamment parce qu’elles offrent une base de référence cohérente, fiable, compréhensible et comparable à l’échelle mondiale, qui permet aux investisseurs de comparer et de comprendre ce qu’ils examinent et où se trouvent les avantages afin d’investir. Pour attirer les investissements mondiaux au pays, ces normes canadiennes, comme nous l’avons entendu dans les témoignages, sont très importantes pour le Canada. Je ne comprends pas très bien pourquoi elles ne sont pas admissibles. Si nous laissons la loi dans sa forme actuelle, pourquoi ne pas utiliser ces normes?

**M. Chiasson :** Je tiens à préciser que, dans nos lignes directrices, nous étions prêts à faire cette supposition. Les parties privées à un litige ne sont pas tenues de respecter nos lignes directrices et pourraient proposer une interprétation d’une méthode reconnue qui ne tiendrait pas compte de ce dont nous venons de discuter. Elles pourraient insister pour que la méthode soit reconnue par deux pays ou plus ou par un organisme de normalisation international. Avec les directives du bureau, nous avons fait tout notre possible pour clarifier notre approche, mais pour clore le débat, elles ne pouvaient pas aller plus loin, si cela vous semble logique.

**Senator MacAdam:** But do you consider the Canadian Sustainability Disclosure Standards adequate as an internationally recognized standard?

**Bradley Callaghan, Associate Deputy Commissioner, Competition Promotion Branch, Competition Bureau Canada:** Maybe I can add a piece of context, and we can take a step back. The Competition Act works as general legislation. It is for general application. While, of course, we do try to put in the guidelines that my colleagues have been discussing our own interpretation of how the bureau should enforce that, it tends not to be prescriptive about one particular standard which would meet it. The idea is essentially to give companies the kinds of flexibility that my colleague has mentioned in terms of adhering to the law and being in compliance with it but not necessarily prescribing one methodology.

My colleague can correct me, but I don't know that it is something that the bureau has studied for the purpose of qualifying that particular standard, per se. The approach with the legislation is more for general purposes to ensure compliance but also to provide some flexibility as to how companies are going to meet it.

**Senator MacAdam:** Going back to my colleague's comment about the wording "adequate and proper substantiation," as you acknowledged, those are vague comments. Does that create some uncertainty for businesses in terms of having to do all this work to substantiate, and then it not being clear, because there's so much flexibility if it's going to be good enough to meet that threshold of compliance, so to speak? That's the other side to this. It is nice to be flexible, but there is some uncertainty with businesses in terms of how much work they have to do. If they do a whole lot of work and then it ends up not being good enough, it is too bad. If we had known, we could have done other things and not be in this situation. I am just trying to understand.

**Mr. Callaghan:** It is a good question. It goes back to what I said before that the concepts of "adequate" and "proper" have been around in the act for a while, and businesses are generally comfortable with what they mean. There is a twist with the fact that it's substantiation and not testing, but we provided some guidance on that.

There has not been a big outcry from the business community about these particular changes. What we have seen, at least for this committee, is that the Canadian Chamber of Commerce, when they appeared on December 9, said they supported them. The Quebec Business Council on the Environment, in their written brief, said they support them. I don't think we've seen any businesses or organizations filing briefs with this committee saying they don't go far enough in terms of providing certainty. Those are markers for us that provide some comfort.

**La sénatrice MacAdam :** Considérez-vous les Normes canadiennes d'information sur la durabilité comme adéquates en tant que normes reconnues à l'échelle internationale?

**Bradley Callaghan, sous-commissaire délégué, Direction générale de la promotion de la concurrence, Bureau de la concurrence Canada :** Je peux peut-être ajouter un peu de contexte, et nous pouvons prendre un peu de recul. La Loi sur la concurrence fonctionne comme une loi générale. Elle s'applique de manière générale. Bien sûr, nous essayons d'inclure dans les lignes directrices dont mes collègues ont discuté notre propre interprétation de la façon dont le bureau devrait l'appliquer, mais elle n'est généralement pas prescriptive quant à une norme particulière qui y répondrait. L'idée est essentiellement d'offrir aux entreprises la flexibilité que mon collègue a mentionnée pour ce qui est du respect de la loi, mais sans nécessairement prescrire une méthode.

Mon collègue peut me corriger si je me trompe, mais je ne pense pas que le bureau ait étudié cette question dans le but de rendre cette norme particulière admissible. L'approche adoptée dans la loi vise davantage à garantir la conformité générale, mais aussi à offrir une certaine flexibilité quant à la manière dont les entreprises vont s'y conformer.

**La sénatrice MacAdam :** Pour revenir à l'observation de ma collègue au sujet de l'expression « éléments corroboratifs suffisants et appropriés », comme vous l'avez reconnu, c'est vague. Cela crée-t-il de l'incertitude pour les entreprises qui doivent effectuer tout ce travail de justification, sans savoir si ce sera suffisant pour atteindre le seuil de conformité, pour ainsi dire? C'est l'autre aspect de la question. La flexibilité est une bonne chose, mais elle crée de l'incertitude pour les entreprises quant à la quantité de travail qu'elles doivent accomplir. Si elles font beaucoup de travail et que cela ne suffit pas au final, c'est regrettable. Si nous l'avions su, nous aurions pu faire autre chose et ne pas nous retrouver dans cette situation. J'essaie juste de comprendre.

**M. Callaghan :** C'est une bonne question. Elle renvoie à ce que j'ai dit précédemment, à savoir que les concepts de « suffisant » et d'« approprié » existent depuis un certain temps dans la loi, et que les entreprises sont généralement à l'aise avec leur signification. Il y a une nuance dans le fait qu'il s'agit de justification et non de critères, mais nous avons fourni des directives à ce sujet.

Le milieu des affaires n'a pas réagi vivement à ces changements particuliers. Ce que nous avons vu, du moins à ce comité, c'est que la Chambre de commerce du Canada a déclaré les appuyer lors de sa comparution le 9 décembre. Le Conseil patronal de l'environnement du Québec, dans son mémoire écrit, a dit qu'il les appuyait. Je ne pense pas que des entreprises ou des organisations aient déposé des mémoires à ce comité pour dire qu'elles n'allaient pas assez loin pour offrir de la certitude. Ce sont des indicateurs qui nous rassurent quelque peu.

[Translation]

**Senator Dalphond:** It's not really a question, but I wanted to mention to Senator Ross that her amendment made a lot of sense. Even though we voted eight to two against the amendment, we had asked . . . In the report, we made comments to tell the Competition Bureau that it had one year to put in place the regulations to study this issue seriously and that it had to get back to us on that. Your efforts were not in vain, on the contrary; that's what the bureau did, and they came back with proposals.

[English]

We're just following the long track instead of the fast track.

[Translation]

That's because of you.

[English]

That's all I wanted to say on this issue. Thank you.

**Senator Galvez:** Can you answer these four questions with respect to the new language used? Sorry, it's not new. You said it was there already: "adequate and proper substantiation."

Can you tell me what level of scientific rigour is required? Whether independent or peer-review evidence is necessary? Which methodologies are acceptable? Whether industry-developed standards are sufficient? If they have developed their own standards, can they claim, "Well, I did my thing, and it is enough?"

I think that vagueness increases litigation risks. I am convinced of that, and it is just a matter of time. Will your change make the oil companies and the banks put their net-zero plans back on their websites? Because that's what triggered everything. They took them off. They said, "Oh, we're scared of the new wording." Now that we are erasing "international standards," will they put back all their pretend pledges that don't have any scientific backup? Can you answer in written form to the clerk, please?

**Mr. Chiasson:** Yes.

**Mr. Callaghan:** One thing I can say from a conceptual perspective about the approach to these provisions is that advertising is part of the competitive process. The idea is to allow businesses the opportunity to do that. They just have to back it up with the evidence that's required.

[Français]

**Le sénateur Dalphond :** Ce n'est pas vraiment une question, mais je voulais mentionner à la sénatrice Ross que son amendement avait beaucoup de sens. Même si on a voté à huit contre deux contre l'amendement, on avait demandé... Dans le rapport, on a fait des commentaires pour dire au Bureau de la concurrence qu'il avait un an pour mettre en place la réglementation en vue d'étudier cette question sérieusement et qu'il devait nous revenir là-dessus. Vos efforts n'ont pas été inutiles, au contraire; c'est ce que le bureau a fait, et ils sont revenus avec des propositions.

[Traduction]

Nous suivons simplement la voie longue plutôt que la voie rapide.

[Français]

C'est grâce à vous.

[Traduction]

C'est tout ce que je voulais dire à ce sujet. Merci.

**La sénatrice Galvez :** Pouvez-vous répondre à ces quatre questions concernant le nouveau libellé utilisé? Désolée, il n'est pas nouveau. Vous avez dit que l'expression « éléments corroboratifs suffisants et appropriés » y figurait déjà.

Pouvez-vous me dire quel niveau de rigueur scientifique est requis? Des preuves indépendantes ou évaluées par des pairs sont-elles nécessaires? Quelles méthodes sont acceptées? Des normes élaborées par l'industrie sont-elles suffisantes? Si des intervenants ont élaboré leurs propres normes, peuvent-ils affirmer, « Eh bien, j'ai fait mon travail, et c'est suffisant? ».

Je pense que le manque de clarté accroît les risques de litiges. J'en suis convaincue, et ce n'est qu'une question de temps. Votre changement incitera-t-il les sociétés pétrolières et les banques à remettre leurs plans pour atteindre la carboneutralité sur leurs sites Web? Car c'est ce qui a tout déclenché. Elles les ont retirés. Elles ont dit, « Le nouveau libellé nous fait peur ». Maintenant que nous supprimons les « normes internationales », remettront-elles leurs prétendus engagements qui n'ont aucun fondement scientifique? Pouvez-vous fournir une réponse écrite et la transmettre à la greffière, s'il vous plaît?

**M. Chiasson :** Oui.

**M. Callaghan :** D'un point de vue conceptuel, je peux dire à propos de l'approche adoptée dans ces dispositions que la publicité fait partie du processus concurrentiel. L'idée est de donner aux entreprises la possibilité de le faire. Elles doivent seulement étayer leurs affirmations avec les preuves requises.

That's the purpose of these kinds of provisions. The idea is to have enough certainty about how they are applied. The bureau's role in that is to try to give the best guidance as possible on the way that the law is written, but we want the competitive process to play out. If there is a company that has a superior product or, in the case of environmental claims, that they can make something that is substantiated, they can go ahead and make that part of their offer so that consumers can make that choice if that is what is most important to them.

That's the basis of this, but we apply the law. They are good questions on the technical aspects about what may be required, so we can try to follow up on those.

[*Translation*]

**The Deputy Chair:** Before we adjourn, I would like to congratulate Senator Ross on her positive influence on the Competition Bureau and sincerely thank the witnesses who answered our questions with such clarity and conciseness.

(The committee adjourned.)

C'est la raison d'être de ce type de dispositions. L'idée est d'avoir suffisamment de certitude quant à leur application. Le rôle du bureau est de donner les meilleures directives possibles sur la façon dont la loi est rédigée, mais nous voulons que le processus concurrentiel suive son cours. Si une entreprise a un produit supérieur ou, dans le cas des déclarations environnementales, si elle peut fournir des éléments corroboratifs, elle peut les intégrer à son offre pour que les consommateurs puissent faire ce choix si c'est ce qui importe le plus pour eux.

C'est le principe de base, mais nous appliquons la loi. Ce sont de bonnes questions sur les aspects techniques de ce qui peut être requis, alors nous pouvons essayer d'y donner suite.

[*Français*]

**Le vice-président :** Avant de lever la séance, j'aimerais féliciter la sénatrice Ross, qui a influencé positivement le Bureau de la concurrence, et remercier sincèrement les témoins qui ont répondu avec beaucoup de clarté et de concision à nos questions.

(La séance est levée.)

---