

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, March 11, 2026

The Standing Senate Committee on National Finance met with videoconference this day at 6:45 p.m. [ET] to examine Bill C-15, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on November 4, 2025.

Senator Claude Carignan (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Good evening and welcome, senators and viewers across the country who are watching us on sencanada.ca. My name is Claude Carignan, and I am a senator from Quebec and the chair of the Standing Senate Committee on National Finance. I will now ask my fellow senators to introduce themselves.

Senator Forest: Good evening. My name is Éric Forest, and I'm an independent senator representing the Gulf senatorial division in Quebec. Welcome.

Senator Gignac: Good evening. I am Clément Gignac, representing the Kennebec senatorial division in Quebec.

Senator Galvez: I am Rosa Galvez from Quebec.

[*English*]

Senator Loffreda: Welcome. Senator Tony Loffreda, Montreal, Quebec.

[*Translation*]

Senator Cardozo: I am Andrew Cardozo from Ontario.

Senator Youance: I am Suze Youance from Quebec.

[*English*]

Senator Ross: Krista Ross, New Brunswick.

Senator Marshall: Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

[*Translation*]

Senator Hébert: I am Martine Hébert, representing the Victoria senatorial division in Quebec.

The Chair: For our first panel, we are pleased to have with us the Honourable Steven MacKinnon, Minister of Transport. Welcome. He is joined by the following officials from the Department of Transport: Arun Thangaraj, Deputy Minister; Luis Miguel Izquierdo Martin, Acting Assistant Deputy Minister, High Speed Rail, Major Projects — we have questions about that, you know; and Nicholas Robinson, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 11 mars 2026

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 45 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier le projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

Le sénateur Claude Carignan (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Bonsoir et bienvenue à tous les sénateurs et à toutes les sénatrices, ainsi qu'à tous les Canadiens qui nous suivent sur sencanada.ca. Je suis Claude Carignan, sénateur du Québec et président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter.

Le sénateur Forest : Bonsoir. Éric Forest, sénateur indépendant de la division du Golfe, au Québec. Bienvenue.

Le sénateur Gignac : Bonsoir. Clément Gignac, de la division de Kennebec, au Québec.

La sénatrice Galvez : Rosa Galvez, du Québec.

[*Traduction*]

Le sénateur Loffreda : Bienvenue. Je suis le sénateur Tony Loffreda, de Montréal, au Québec.

[*Français*]

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

La sénatrice Youance : Suze Youance, du Québec.

[*Traduction*]

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

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

[*Français*]

La sénatrice Hébert : Martine Hébert, division de Victoria, au Québec.

Le président : Pour notre premier groupe, nous avons le plaisir d'accueillir l'honorable Steven MacKinnon, ministre des Transports. Bienvenue. Il est accompagné des fonctionnaires suivants du ministère des Transports : Arun Thangaraj, sous-ministre, Luis Miguel Izquierdo Martin, sous-ministre adjoint par intérim, Train à grande vitesse, Grands projets — vous savez qu'on a des questions à ce sujet —, et Nicholas Robinson, sous-ministre adjoint délégué, Sécurité et sécurité.

Minister, please go ahead with your opening remarks.

Hon. Steven MacKinnon, P.C., M.P., Minister of Transport and Leader of the Government in the House of Commons: Thank you, Mr. Chair and honourable senators. This is my first time here as Minister of Transport, so this is an honour. Thank you for the opportunity to speak to the high-speed rail network act, as part of your examination of Bill C-15, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on November 4, 2025.

Today, Canada is facing extraordinary threats, economic and otherwise. The Prime Minister was very clear when he described this moment in history as a rupture. We need a Team Canada approach to protect our economy immediately and to position ourselves for the future within a profoundly different world order.

[English]

Canada must once again build the ambitious, nation-building projects that have shaped our country and delivered prosperity and economic opportunities for generations of Canadians.

Like the other nation-building projects of our past, such as the St. Lawrence Seaway and the Confederation Bridge, the high-speed rail network will be a testament to the greatness and potential of Canadian innovation and ingenuity.

The high-speed rail network should be understood as the beginning of a transformation. This generational project won't just connect 18 million Canadians or cut travel times in half. It will also create over 50,000 jobs, contribute \$35 billion to our economy, and reduce emissions equivalent to removing 100,000 cars from our roads.

Following our "Buy Canadian" principles, high-speed rail could source several hundred thousand tonnes of Canadian steel, lumber and concrete, while employing local businesses along the route.

Let me be clear: This project will create an industrial demand not seen in a generation.

However, to build a project as ambitious as this, we must take every necessary measure to build it the right way. To do so, it requires ongoing and meaningful consultation; clarity and

J'invite maintenant le ministre à prononcer sa déclaration préliminaire.

L'honorable Steven MacKinnon, c.p., député, ministre des Transports et leader du gouvernement à la Chambre des communes : Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. C'est ma première visite en tant que ministre des Transports, alors tout l'honneur est pour moi. Je vous suis reconnaissant de me donner l'occasion de m'exprimer au sujet de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse dans le cadre de votre examen du projet de loi C-15, la Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

Aujourd'hui, le Canada est confronté à des menaces extraordinaires pour son économie, entre autres. Le premier ministre a été très clair en qualifiant le moment que nous vivons actuellement : il s'agit d'une rupture. Nous avons besoin d'une approche « Équipe Canada » pour protéger notre économie dès maintenant et nous positionner en vue d'un avenir marqué par un ordre mondial profondément transformé.

[Traduction]

Le Canada doit une fois de plus réaliser des projets ambitieux d'édification de la nation comme ceux qui ont façonné notre pays et offert prospérité et possibilités économiques à des générations de Canadiens.

Comme les autres projets d'édification de la nation de notre passé, comme la Voie maritime du Saint-Laurent et le pont de la Confédération, le réseau de train à grande vitesse témoignera de la grandeur et du potentiel de l'innovation et de l'ingéniosité canadiennes.

Le réseau de train à grande vitesse devrait être considéré comme le début d'une transformation. Ce projet générationnel ne permettra pas seulement de connecter 18 millions de Canadiens ou de réduire de moitié la durée des déplacements. Il créera également plus de 50 000 emplois, injectera 35 milliards de dollars dans notre économie et réduira les émissions, ce qui équivaut à retirer 100 000 voitures de nos routes.

Conformément à nos principes d'achat canadien, plusieurs centaines de milliers de tonnes d'acier, de bois d'œuvre et de béton canadiens pourront être acquises pour réaliser le projet, qui créera de l'emploi pour des entreprises locales tout le long du trajet.

Soyons clairs : ce projet va créer une demande industrielle comme nous n'en avons pas connu depuis une génération.

Cependant, pour construire un projet aussi ambitieux que celui-là, il faut prendre toutes les mesures nécessaires afin de le construire de la bonne façon. Ainsi, il faut de véritables

certainty for local communities; measures to reduce impacts on potentially affected landowners; robust environmental assessments; and a modernized and consistent regulatory regime.

This can only be achieved through what the high-speed rail network act will deliver.

This act is a result of our engagement with the provinces of Quebec and Ontario. Its measures draw directly from and align Canada with the well-established and effective infrastructure legislation in both provinces. This includes Ontario's Building Transit Faster Act, 2020, and Quebec's Act respecting expropriation. This act aligns its measures with the provinces so we can cut red tape and provide greater clarity and certainty around the regulatory regime while eliminating costly, duplicative processes. It also helps prevent delays, provide predictable project timelines and increase project efficiency. It will better support consultation, efficient and timely communication with landowners, ensure impact and environmental assessments are conducted for each project segment and enshrines the Official Languages Act into the operations of Canada's high-speed rail network.

This legislation also reiterates how a meaningful and respectful relationship between the Crown and Indigenous Peoples is fundamental to advancing reconciliation and completing this project.

[*Translation*]

This commitment includes early, significant and ongoing engagement and consultation, while recognizing that Indigenous knowledge shared in confidence will be protected.

Since this is the largest and most complex infrastructure project in a generation, consulting with local communities will also be essential. Alto's first round of consultations is already under way in communities along the proposed route, with more than 26,000 people submitting comments via the online portal. The consultation process is ongoing, forming an integral part of the impact assessment process made possible under this legislation.

The project seeks to minimize impacts on individual landowners, while recognizing the realities of building such an extensive and complex rail network. We will also continue to work productively with our provincial partners throughout development and construction.

consultations en continu; de la clarté et de la certitude pour les collectivités locales; des mesures visant à réduire les répercussions sur les propriétaires fonciers potentiellement touchés; des évaluations environnementales robustes et un régime de réglementation moderne et cohérent.

Cela ne peut se faire qu'au moyen de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse.

Cette loi est le fruit de notre collaboration avec les provinces du Québec et de l'Ontario. Les mesures qu'elle contient s'inspirent directement des lois sur les infrastructures bien établies et efficaces des deux provinces et sont harmonisées avec elles. Il s'agit notamment de la Loi de 2020 sur la construction plus rapide de transport en commun de l'Ontario et de la Loi sur l'expropriation du Québec. Cette loi contient des mesures harmonisées avec celles des provinces afin de réduire les formalités administratives et d'apporter plus de clarté et de certitude dans le régime de réglementation, en plus d'éliminer des processus coûteux et redondants. Cela aidera également à prévenir les retards, à établir un échéancier prévisible pour le projet et à en accroître l'efficacité. Cela favorisera aussi de meilleures consultations, des communications efficaces et opportunes avec les propriétaires fonciers, la réalisation d'évaluations d'impact et d'évaluations environnementales pour chaque segment du projet et le respect de la Loi sur les langues officielles dans les activités du réseau de train à grande vitesse du Canada.

Ce projet de loi rappelle également à quel point il est fondamental de maintenir une relation profonde et respectueuse entre la Couronne et les peuples autochtones pour avancer vers la réconciliation et mener ce projet à bien.

[*Français*]

Cet engagement comprend une mobilisation et des consultations précoces, significatives et continues, tout en affirmant que les connaissances autochtones partagées à titre confidentiel seront protégées.

Puisqu'il s'agit du plus important et plus complexe projet d'infrastructure de notre génération, les consultations avec les communautés locales sont également essentielles. La première série de consultations menées par Alto a déjà commencé dans les communautés situées le long du tracé, et plus de 26 000 personnes ont transmis leurs commentaires par l'intermédiaire du portail en ligne. Les consultations se poursuivront et constitueront un élément clé du processus d'évaluation d'impact rendu possible par cette loi.

Le projet vise à avoir le moins d'incidences possible sur les propriétaires fonciers individuels, tout en reconnaissant les réalités liées à la construction d'un réseau ferroviaire aussi vaste et complexe que celui-ci. Nous poursuivrons également notre collaboration productive avec nos partenaires provinciaux tout au long de la phase de développement et jusqu'à la construction.

I was extremely proud to announce recently that the first segment of the rail network will run between Ottawa and Montreal. If this bill is passed, construction of the segment should begin in just four years.

[English]

The high-speed rail network is an investment in Canada's future: connecting communities, creating tens of thousands of jobs and driving enormous economic growth. Our country cannot afford to miss this opportunity.

[Translation]

Thank you, Mr. Chair. I look forward to answering the committee's questions.

The Chair: Thank you, minister.

[English]

Senator Marshall: Thank you, minister, for being here.

Could you explain to us the rationale or the process that you are using for the high-speed rail project? Witnesses so far have told us that there is no cost estimate, engineering or route selected. I would expect that the bill to talk about the mandate of the corporation, but it is focused mostly on expropriation.

What is out there now? There is not much information on the project itself. Decisions will need to be made on one of two routes.

It seems like everyone is stirred up, but there is no groundwork done. I would have expected to see a better cost estimate, some engineering work and more information upfront before you stirred up all of those people.

Can you elaborate on why? It seemed like the process is almost backward, but there must have been a rationale for it. Can you explain why you are doing it this way?

Mr. MacKinnon: Thank you, Senator Marshall. That's a very good question.

This is not an expropriation provision; this is a land acquisition provision. One of the key steps in building infrastructure at this scale is speed such that, if we are able to save time in the advanced planning process, we can save — some estimate — \$5 billion a year in construction costs.

J'étais extrêmement fier d'annoncer récemment le premier tronçon de ce projet, qui reliera Montréal et Ottawa, dont la construction devrait commencer d'ici seulement quatre ans si cette loi est adoptée.

[Traduction]

Le réseau de train à grande vitesse est un investissement dans l'avenir du Canada : relier les collectivités, créer des dizaines de milliers d'emplois et stimuler une énorme croissance économique. Notre pays ne peut pas se permettre de rater cette occasion.

[Français]

Sur ce, monsieur le président, je vous remercie. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[Traduction]

La sénatrice Marshall : Merci d'être ici, monsieur le ministre.

Pourriez-vous nous expliquer la justification ou le processus que vous utilisez pour le projet de train à grande vitesse? Jusqu'à présent, les témoins nous ont dit qu'il n'y avait pas d'estimation des coûts, d'ingénierie ou de tracé choisi. Je m'attendrais à ce que le projet de loi traite du mandat de la société, mais il est surtout axé sur l'expropriation.

De quoi disposez-vous à l'heure actuelle? Il n'y a pas beaucoup d'information sur le projet lui-même. Il faudra décider entre deux tracés.

On dirait que tout le monde est très remonté, mais qu'il n'y a pas eu de travail préparatoire en amont. Je me serais attendue à voir une meilleure estimation des coûts, des travaux d'ingénierie et plus d'information en amont, avant que tous ces gens s'emballent.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous agissez ainsi? Vous semblez procéder presque à l'envers, mais il doit y avoir une raison à cela. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous procédez de cette façon?

M. MacKinnon : Merci, sénatrice Marshall. C'est une très bonne question.

Il ne s'agit pas de dispositions d'expropriation, mais d'acquisition de terres. L'une des clés pour construire des infrastructures de cette envergure est la rapidité, de sorte que si nous arrivons à gagner du temps dans le processus de planification, nous pourrions économiser 5 milliards de dollars par année en coûts de construction, selon certaines estimations.

The mandate that I have is to reduce the planning time — we are in the planning process — from eight to four years. The only way to do that is to shorten a number of the steps, land acquisition being a very important one of those steps.

We are actually not consulting on two different routes, as your question seemed to imply. There is a segment between Peterborough and Ottawa where two options are being consulted upon, but the corridor, which is the 10-kilometre wide stretch between Quebec City and Toronto, has been identified. That will be reduced to a 60-metre-wide maximum — in some cases less — alignment when the final alignment decision is made.

The reason why we have given rough order-of-magnitude estimates with respect to the cost of this infrastructure — the reason why we cannot be more precise is that, until we do pick the actual alignment and we know how much public land, rights of way and so on that we are able to use — those are just examples. Geology would be another example, as would station locations.

There are a number of variables the corporation is currently evaluating right now that will all have major impacts on the final project costs.

Senator Marshall: The estimate that is out there now, I would say, is not reliable. You are talking about a shortcut to reduce the time from eight to four years. Don't you think there is a risk to all of that? The estimate might come in at \$200 billion. If you are going to shorten a timeframe to four years, you are going to cut corners. Is some form of risk assessment done on all of that?

Mr. MacKinnon: We're not going to cut corners. In fact, I would argue that the direction that I have been given, and that Alto is following, is to use actual tried-and-true processes. You will have heard me mention how we have relied and been inspired by expropriation regimes that were put in place in both Quebec and Ontario.

[Translation]

My Quebec friends no doubt remember the accelerated process that led to the construction of the Réseau express métropolitain. If you talk to the people in charge, they will tell you how essential the process was to getting that infrastructure built.

[English]

It is the same thing in Ontario. The Building Transit Faster Act is a tried-and-true piece of legislation that has shortened these timelines.

On m'a confié le mandat de réduire le temps de planification de huit à quatre ans, et nous sommes justement en phase de planification. La seule façon d'y parvenir est de raccourcir diverses étapes, dont l'acquisition de terres, qui est une étape très importante.

En fait, nous ne menons pas de consultations sur deux tracés différents, comme vous sembliez le laisser entendre dans votre question. Il y a un tronçon entre Peterborough et Ottawa où deux options font l'objet de consultations, mais le tracé du corridor de 10 kilomètres entre Québec et Toronto est établi. La largeur en sera réduite à un maximum de 60 mètres, parfois moins, lorsque la décision finale sera prise sur l'alignement lui-même.

La raison pour laquelle nous donnons des estimations approximatives du coût de cette infrastructure et la raison pour laquelle nous ne pouvons pas être plus précis, c'est que tant que nous n'avons pas choisi l'alignement final et que nous ne savons pas combien de terres publiques, de voies de passage et tout nous pourrions utiliser, ce ne sont là que des exemples. La géologie sera un autre élément à prendre en considération, tout comme l'emplacement des stations.

La société évalue actuellement un certain nombre de variables qui auront toutes des répercussions importantes sur les coûts du projet à la fin.

La sénatrice Marshall : Je serais portée à dire que l'estimation qui circule actuellement n'est pas fiable. Vous parlez de prendre des raccourcis pour faire passer le temps de planification de huit à quatre ans. Ne pensez-vous pas qu'il y a un risque à tout cela? L'estimation pourrait s'élever à 200 milliards de dollars. Si vous bâclez le processus en quatre ans, vous allez tourner les coins ronds. Y a-t-il une quelconque évaluation des risques que tout cela présente?

M. MacKinnon : Nous n'allons pas tourner les coins ronds. En fait, je dirais que la consigne qu'on m'a donnée, et qu'Alto suit, consiste à utiliser des processus éprouvés. Vous m'avez sans doute entendu dire que nous nous sommes inspirés des régimes d'expropriation mis en place au Québec et en Ontario.

[Français]

Mes amis du Québec se souviennent sûrement de ce qui a mené à la construction du Réseau express métropolitain de manière accélérée. Si vous parlez aux responsables de cette infrastructure, ils vous diront que c'était absolument essentiel à l'édification de ce projet.

[Traduction]

C'est la même chose en Ontario. La Loi sur la construction plus rapide de transport en commun a fait ses preuves et a permis d'accélérer le travail.

I will go one step further, Senator Marshall. There is rarely a process that is perfectly long. They can all be shortened.

[*Translation*]

Senator Forest: Thank you for being here, minister. I'm going to continue along the same lines as my colleague. In terms of numbers, what I've seen are preliminary estimates between \$60 billion and \$90 billion. There's a margin of 50%. How did you arrive at those numbers? As the project advances, as expropriation and soil topography are discussed, the challenges that need to be dealt with will become clear. However, when the starting point is \$60 billion to \$90 billion, I'd like to know how that estimate was calculated. Per kilometre? Per segment average?

Mr. MacKinnon: Senator, there's no doubt that we can look at other linear projects around the world and make an estimate based on length. The technology and material costs are more or less known.

It's a proper estimate at this stage of the process, but that process will be much longer, much broader and much more extensive. The results will be shared with the Parliament of Canada, and Parliament, including this committee, will have to approve the investments.

I think you should expect to see me here fairly often as things progress. The projections, work, engineering, procurement and land acquisition are all key variables for more exact estimates. I can tell you, however, that unless we shorten the process and reduce the timeline, Canadians won't see the project as being real. A high-speed train in Canada has been talked about for a very long time. How long have people been calling for it? They stopped believing it would ever happen, so we want people to see the project as something very real and concrete. A four-year horizon does that, but when it turns into five, six or seven years, the project becomes more abstract in people's minds. That doesn't even take into account the cost of long timelines or the cost of the teams working on the project, or the support of a private partner, a private consortium.

The longer the planning process, the more those costs go up. If we can shorten that process, it will be a huge gift to Canadian taxpayers.

Senator Forest: We have never needed a public transit service more; we've never been as badly off as we are now when it comes to VIA Rail's service. What's more, Air Canada no longer flies to Mont-Joli. It's really the Stone Age we're living in.

Je vais même aller plus loin, sénatrice Marshall. Il est rare qu'un projet soit de la parfaite durée. On voudrait toujours qu'ils soient plus rapides.

[*Français*]

Le sénateur Forest : Merci d'être avec nous, monsieur le ministre. Pour continuer un peu dans le même esprit que ma collègue, ce que j'ai vu comme chiffre, c'est qu'on a des estimations préliminaires qui tournent entre 60 et 90 milliards de dollars. Il y a quand même 50 % de marge. Comment ces estimations ont-elles été faites? Au fur et à mesure que le projet va progresser, quand on parle d'expropriation et de la topographie des sols, on sera en mesure de préciser quels seront les défis à relever. Toutefois, si l'on part d'une base entre 60 et 90 milliards, de quelle façon cela a-t-il été évalué? Au kilomètre? Avec une moyenne par segment?

M. MacKinnon : Monsieur le sénateur, c'est sûr qu'on peut regarder à travers le monde et établir une estimation sur la base de la longueur d'un projet linéaire comme celui-là. On connaît, grosso modo, le coût des technologies et des matériaux.

On parle donc d'une estimation qui suit les règles de l'art pour ce stade-ci d'un processus qui sera beaucoup plus long, beaucoup plus ample et beaucoup plus exhaustif et où les résultats seront communiqués au Parlement du Canada. Il faudra que le Parlement du Canada donne son approbation pour de tels investissements, y compris votre comité.

Je pense que vous pouvez vous attendre à ce que je revienne assez souvent, au fur et à mesure que le projet progressera. Les estimations, le travail, l'ingénierie, l'approvisionnement et l'acquisition de terrains sont toutes des variables essentielles à la préparation d'estimations plus précises. Je peux vous affirmer, cependant, qu'à moins de raccourcir les processus ou de soustraire des délais, cela n'est pas réel pour les Canadiens. On parle depuis bien longtemps d'un projet de TGV au Canada. Depuis quand est-ce revendiqué? Les gens n'y croient plus, donc on veut le rendre aussi concret et réel que possible pour les gens. Ça, on peut le faire dans un horizon de quatre ans. Après cinq, six ou sept ans, les gens commencent à voir cela de façon plus abstraite. C'est sans considérer ce que coûtent ces délais et ce que cela coûte d'avoir des équipes comme celles qui sont à l'œuvre sur ce projet, de même qu'un partenaire privé, un consortium privé qui nous appuie aussi.

Ces coûts perdurent aussi longtemps que le processus de planification s'allonge. Si on peut raccourcir ce processus, on aura fait un énorme cadeau aux contribuables canadiens.

Le sénateur Forest : Un service de transport collectif, on n'en a jamais eu autant besoin; on n'a jamais été si mal pris quand on pense à VIA Rail. De plus, Air Canada ne dessert plus Mont-Joli; on est vraiment à l'âge de pierre.

How much has already been spent on the project? I realize that some things are quite fluid — expropriation, topography and such — but, in addition to Alto's funding, has any money been put directly towards carrying out the work?

Mr. MacKinnon: I can get back to you with the exact amount, but Alto has about \$5 billion for the planning and implementation phase currently being carried out, if I'm not mistaken. I can get back to you with the exact number.

Senator Forest: Thank you. Do I have any time left?

The Chair: One minute.

Mr. MacKinnon: The amount is \$4.9 billion, I was just told.

Senator Forest: Does that mean \$4.9 billion of the \$5 billion?

Mr. MacKinnon: No, the \$4.9 billion is for the planning phase.

Senator Forest: I thought \$4.9 billion of the \$5 billion had been spent. I was worried. You committed to taking Indigenous knowledge into account in carrying out the project. Have you made arrangements for a mediation mechanism should a disagreement arise? Has a mediation platform already been identified with Indigenous partners, should it be necessary?

Mr. MacKinnon: When it comes to cooperation with all integrated levels of Indigenous partnership, I'm told that things are going quite well. Protocols are in place. I want to point out that the route does not go through any reserves. Just that is a good thing. Where there are claims, perhaps, and we have a commitment and a very strong partnership with Indigenous communities along the route.

The Chair: Thank you very much.

[English]

Senator Cardozo: Welcome, minister, to the Senate for this hearing.

I also want to take the opportunity to thank Mr. Thangaraj for his services with Transport Canada and wish him the best as he goes off to Global Affairs. This is the National Finance Committee. We'll find a way to get you back here, I'm sure.

Minister, as a Senator from Ottawa, I am a big supporter of this project. I think it will be good for Ottawa. I think that Ottawa needs a boost. This is one of the ways it can get the boost it needs.

Quelles sont les dépenses qui sont déjà engagées pour ce projet? Je comprends qu'il y a des secteurs très mous, comme l'expropriation et la topographie, mais y a-t-il des dépenses, en plus de financer Alto, qui sont engagées directement dans la réalisation de l'œuvre?

M. MacKinnon : Je peux vous revenir avec la somme précise, mais Alto a environ 5 milliards de dollars pour la phase de planification et d'exécution dans laquelle ils sont engagés, si je ne m'abuse. Je peux vous revenir avec le chiffre précis.

Le sénateur Forest : Merci. J'ai encore du temps?

Le président : Une minute.

M. MacKinnon : Il s'agit de 4,9 milliards de dollars. On vient de me le dire.

Le sénateur Forest : Vous dites 4,9 milliards de dollars sur 5 milliards de dollars?

M. MacKinnon : Non; il s'agit de 4,9 milliards de dollars pour la période de planification.

Le sénateur Forest : Je pensais qu'il y avait 4,9 milliards de dollars engagés sur 5 milliards de dollars; c'était inquiétant. Vous vous êtes engagé de tenir compte des connaissances autochtones dans le cadre du projet comme tel. En cas de mésentente, y a-t-il des mécanismes de médiation qui sont prévus? A-t-on déjà déterminé des plateformes de médiation avec les partenaires autochtones au besoin?

M. MacKinnon : En ce qui concerne la collaboration avec tous les niveaux intégrés des partenaires autochtones, on me dit que cela se passe très bien. Des protocoles sont établis. Je vous ferais remarquer qu'on ne passe dans aucune réserve. Il y a déjà cela. Là où il y a des réclamations, peut-être, et on a un engagement et un partenariat très fort avec les communautés autochtones le long du tracé.

Le président : Merci beaucoup.

[Traduction]

Le sénateur Cardozo : Bienvenue au Sénat pour cette audience, monsieur le ministre.

Je tiens également à profiter de l'occasion pour remercier M. Thangaraj des bons services qu'il a rendus à Transports Canada et lui souhaiter la meilleure des chances dans ses nouvelles fonctions à Affaires mondiales. Nous sommes le Comité des finances nationales. Nous trouverons le moyen de vous faire revenir ici, j'en suis sûr.

Monsieur le ministre, en tant que sénateur d'Ottawa, j'appuie vivement ce projet. Je pense qu'il sera bon pour Ottawa. Je pense qu'Ottawa a justement besoin d'un coup de pouce. C'est l'une des façons de lui donner l'élan dont elle a besoin.

I have some concerns. I want to share with you the concerns we've been hearing and, of course, you have been hearing from residents along the way, the concerns about expropriation.

One of my concerns is that the way that the debate is playing out is pitting rural residents against big-city residents. You, as a government, need to be aware of that and be concerned about that kind of division that can happen.

How do you ensure that Alto conducts itself properly in terms of consultations and awarding people the proper amounts when they are expropriating land?

With this bill, we have given them a bit of a free pass, a bit of a fast track. How do you ensure that the rural residents are treated fairly?

Mr. MacKinnon: Thank you, senator.

[Translation]

Sorry, Senator Forest, I didn't catch that properly in my left ear; it was \$3.9 billion.

Senator Forest: That's still a good bit.

Mr. MacKinnon: I do want to give the Finance Committee exact numbers, obviously.

[English]

Sorry, senator. I did not want to let that go longer than it had to.

That's a very good question. Thank you very much.

[Translation]

I represent the national capital.

[English]

I can tell you how excited that people in Gatineau, as I call it Gatineau-Ottawa, are about this project.

First, your observation on land acquisition: We will always attempt to negotiate respectfully on a willing-buyer, willing-seller basis with all landowners.

I need to also reiterate, because it is very important that everyone understand that this is a linear project, so we cannot afford to have any breaks over about 1,000 kilometres.

J'ai quelques réserves, toutefois. Je veux vous faire part des préoccupations que nous avons entendues des résidents vivant le long du tracé, tout comme vous, j'en suis sûr, au sujet de l'expropriation.

L'une de mes préoccupations, c'est que le débat oppose les habitants des régions rurales aux habitants des grandes villes. Vous devez en être conscients, au gouvernement, et vous soucier de la division que cela peut susciter.

Comment vous assurez-vous qu'Alto se conduit correctement dans ses consultations et qu'elle attribue les bons montants aux gens lorsqu'elle les exproprie de leurs terres?

Avec ce projet de loi, nous lui donnons un genre de passe-droit, une sorte de raccourci. Que faites-vous pour vous assurer que les habitants des régions rurales sont traités équitablement?

M. MacKinnon : Merci, sénateur.

[Français]

Je suis désolé, sénateur Forest, mais j'ai mal compris dans mon oreille gauche; il s'agissait de 3,9 milliards de dollars.

Le sénateur Forest : C'est quand même intéressant.

M. MacKinnon : Je tiens à être précis avec le Comité des finances, évidemment.

[Traduction]

Je m'excuse, sénateur. Je ne voulais pas trop tarder pour fournir cette précision.

C'est une très bonne question. Merci beaucoup.

[Français]

Je représente la capitale nationale.

[Traduction]

Je peux vous dire que les gens de Gatineau, ou de Gatineau-Ottawa, comme je le dis souvent, sont très enthousiastes à l'égard de ce projet.

Premièrement, en ce qui concerne votre observation sur l'acquisition de terres, nous tenterons toujours de négocier respectueusement, de gré à gré, avec tous les propriétaires fonciers.

Je dois également répéter, parce que c'est très important que tout le monde comprenne qu'il s'agit d'un projet linéaire, que nous ne pouvons pas nous permettre la moindre rupture sur le tracé, sur environ 1 000 kilomètres.

We have asked Alto to find the straightest possible line between Quebec City and Toronto while stopping in a number of other communities.

That corridor or that alignment will be 60 metres wide. What does that mean? It means that we can be very reassuring to landowners, farmers and others right now by following some principles. There will, of course, be exceptions, but we're going to try to avoid cutting fields or farms in two.

Where there are rural roads, accesses, or wildlife or livestock passages, we will try to make — not try — we will make provisions for those things.

We will try to follow the ends of lots to the extent that is possible. That is only after we have exhausted what public right-of-way possibilities there may be, such as energy corridors, highways and other public lands.

I am hoping that, as Alto goes through the consultations, which was also part of your question, they have already consulted — I think I mentioned how many engagements they have had in my remarks — communities big and small along these identified corridors. That work continues.

They were supposed to be in Gatineau today. Unfortunately, they postponed due to the weather. I will tell you that Gatineau is not exactly on the route. Ottawa is. We will be consulting with adjacent communities, rural communities and others.

To your final observation, which is: What can rural residents see in this project? I believe they will see what all Canadians see, which is a project on the scale of the St. Lawrence Seaway, on the scale of some of the great infrastructure projects that we have managed to undertake as a country.

They can imagine they or their children, as they get to an airport today, getting to an Alto station and using that as tourists, as businesspeople, as students, as people who are curious about this mode of transportation. The benefits will accrue to them in the same way the benefits of other transportation modes accrue to them today.

Senator Ross: Welcome, minister. I'm glad you're with us tonight. You won't be surprised that my question relates to business and supporting industry and Canadian suppliers. I know you recently mentioned in the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, that Alto has launched a process with Canadian steel producers. Your words were "to see what we can do about using rail steel from here," given that it isn't made in Canada anymore. Are you confident this can be accomplished?

Nous avons demandé à Alto de trouver l'itinéraire le plus droit possible entre Québec et Toronto, qui permette de s'arrêter dans plusieurs villes.

Ce corridor ou tracé aura 60 mètres de largeur. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie que nous pouvons être très rassurants avec les propriétaires fonciers, les agriculteurs et les autres dès maintenant en suivant certains principes. Bien sûr, il y aura des exceptions, mais nous allons essayer d'éviter de couper des champs ou des fermes en deux.

Là où il y a des routes rurales, des voies d'accès, des passages pour la faune ou le bétail, nous essaierons... Nous ne ferons pas qu'essayer, nous allons prendre des dispositions pour les protéger.

Nous essaierons de suivre la fin des lots dans la mesure du possible. Nous y dérogerons seulement après avoir épuisé toutes les possibilités d'emprise publique possibles, comme les corridors énergétiques, les routes et d'autres terres publiques.

J'espère qu'Alto, dans ses consultations — cela faisait également partie de votre question... Elle a déjà consulté la population de diverses municipalités, grandes ou petites, le long du corridor ciblé— je pense avoir mentionné le nombre d'activités qu'elle a tenues pour cela dans ma déclaration. Ce travail se poursuit.

Son équipe était censée être à Gatineau aujourd'hui. Malheureusement, la rencontre a été reportée à cause de la météo. Je vous dirais que Gatineau n'est pas exactement sur le trajet. Ottawa l'est. Nous allons consulter les gens des municipalités adjacentes, des collectivités rurales et autres.

Enfin, pour répondre à votre dernière observation et à la question de savoir ce que les habitants des régions rurales peuvent voir dans ce projet, je crois qu'ils y verront ce que tous les Canadiens y voient, c'est-à-dire un projet de l'ampleur de la Voie maritime du Saint-Laurent, de l'ampleur des grands projets d'infrastructure que nous avons réussi à réaliser au pays.

Ils pourront imaginer qu'eux-mêmes ou leurs enfants, à leur arrivée à l'aéroport, se rendront dans une station Alto et prendront le train comme touristes, professionnels, étudiants ou simples personnes curieuses d'utiliser ce mode de transport. Les avantages pour eux seront les mêmes que ceux qu'ils peuvent tirer aujourd'hui des autres modes de transport.

La sénatrice Ross : Bienvenue, monsieur le ministre. Je suis heureuse que vous soyez parmi nous ce soir. Vous ne serez pas surpris que ma question porte sur les entreprises, sur l'aide aux entreprises et sur les fournisseurs canadiens. Je sais que vous avez récemment mentionné au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes qu'Alto a entrepris des démarches avec les producteurs d'acier canadiens. Vous avez dit qu'il fallait « voir ce qu'on peut faire pour utiliser de l'acier à rail d'ici », étant

In your opening remarks, you mentioned the “Buy Canadian” policy. Are there other components of the project that currently are not made in Canada that you and Alto are working with to try and pivot and source here at home?

Mr. MacKinnon: Thank you for that question. We are acutely aware that this project needs to maximize Canadian content — labour; engineering; obviously, materials; and technology. The dilemma is that we don’t manufacture high-speed locomotives in Canada, and much to my chagrin — I didn’t know this before becoming transport minister — we no longer manufacture rail steel in Canada. Most reasonable people would think, “We will use a lot of that, so let’s make some rail steel again in this country.” Apparently, it’s not so easy. I’ve asked Alto to consult with the steel industry to understand exactly what it would take to maximize the use of Canadian engineering, materials and so on in the manufacture of steel products.

Now, not all of the steel — in fact, maybe not even most of the steel — for this project will be certified rail-grade steel. We will apply the provisions of Buy Canada to the entirety of the project, but we have really zeroed in on steel because it is such an important component and material in the construction of this project.

I can tell you, to the extent that it is possible, every bit of iron or every bit of Canadian ingenuity — smelting, pouring — will be Canadian.

Senator Ross: Thank you for that. You mentioned in your opening remarks a \$35-billion impact on the economy. Can you give me a sense of how that breaks down?

Mr. MacKinnon: It’s a rough order of magnitude, but many inputs will go into that, Senator. There are major efficiency and productivity gains. The construction and operation of the infrastructure itself will generate massive economic activity. Real estate activity around stations will be generated. This will have one-time benefits involved in construction. It will have ongoing benefits in other infrastructure that will follow this construction and, obviously, in terms of the operation and the productivity gains made by Canadians.

donné qu’on n’en fabrique plus au Canada. Êtes-vous convaincu que cela peut se faire?

Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de la politique d’achat canadien. Y a-t-il d’autres composantes requises dans le projet qui ne sont actuellement pas fabriquées au Canada et pour lesquelles Alto et vous travaillez à essayer de stimuler le marché pour pouvoir vous approvisionner ici, au pays?

M. MacKinnon : Je vous remercie de cette question. Nous sommes tout à fait conscients que nous devons miser le plus possible sur le contenu canadien dans le cadre de ce projet: pour la main-d’œuvre, l’ingénierie, évidemment, les matériaux et la technologie. Le dilemme, c’est qu’on ne fabrique pas de locomotives à grande vitesse au Canada, et à mon grand regret — je ne le savais pas avant de devenir ministre des Transports —, on ne fabrique plus d’acier à rail au Canada. La plupart des gens seront portés à croire, et c’est tout à fait raisonnable, que comme nous allons en utiliser beaucoup, nous devrions recommencer à produire de l’acier à rail au Canada. Apparemment, ce n’est pas si simple. J’ai demandé à Alto de consulter l’industrie sidérurgique pour comprendre exactement ce qu’il faudrait faire pour utiliser au maximum l’ingénierie et les matériaux canadiens dans la fabrication de produits en acier.

Ensuite, il faut dire que ce n’est pas tout l’acier destiné à ce projet — et peut-être même pas la plus grande partie —, qui devra être de l’acier certifié de qualité ferroviaire. Nous appliquerons les dispositions d’achat canadien à l’ensemble du projet, mais nous nous concentrons particulièrement sur l’acier parce qu’il s’agit d’un élément, d’un matériau très important pour la réalisation de ce projet.

Je peux vous dire que dans la mesure du possible, chaque petite quantité de fer utilisée, pour la fusion ou le coulage, et toute l’ingénierie seront de source canadienne.

La sénatrice Ross : Je vous remercie. Dans votre déclaration préliminaire, vous avez parlé de retombées de 35 milliards de dollars pour l’économie. Pouvez-vous me donner une idée de ce dont il s’agit, plus en détail?

M. MacKinnon : C’est un ordre de grandeur approximatif, mais cela va comprendre beaucoup de choses, sénatrice. Il y aura des gains importants en efficacité et en productivité. La construction et l’exploitation de l’infrastructure elle-même vont générer énormément d’activité économique. L’immobilier va être stimulé autour des stations. Cela va avoir des retombées ponctuelles dans le domaine de la construction. Il y aura des effets à long terme sur d’autres infrastructures qui vont bénéficier de cette construction et, évidemment, c’est sans parler des gains en productivité qu’aura le train pour les Canadiens.

This number might significantly undershoot it if you also consider avoiding road construction, for example, and other expenditures that future governments would have to consider were we not to do this project.

Senator Ross: How many of the 50,000 jobs that you mentioned in your opening remarks. How many of those jobs would be one-time construction jobs and how many would be ongoing?

Mr. MacKinnon: Most of them would be jobs in construction. The operation of the infrastructure will require thousands of people. I don't have the number, but it is substantially weighted toward construction.

Senator Ross: Thank you.

[Translation]

Senator Hébert: Welcome, minister.

We've talked a lot about Alto so far. I stand firmly behind the project. You talked about how important timelines are. In Canada, we've often been the champions of timelines, but not in a good way, so I'm glad to hear you talking the way you are.

In the budget, the government created the Trade Diversification Corridors Fund. We know that the Prime Minister's goal is to double non-U.S. exports in the next few years. It's a \$5-billion fund to help diversify trade corridors through investments in port, rail and road infrastructure, among other things. Could you tell us where those projects currently stand, because they are crucial to the way forward?

Mr. MacKinnon: I made an announcement last week, at the Prospectors and Developers Association of Canada convention in Toronto. Last week, we also sent out letters regarding various key projects across the country. The Arctic Infrastructure Fund adds a billion to that \$5 billion.

The best way to describe the types of projects concerned is to refer to them as impactful. Supply chain improvements are badly needed in Canada, and our transportation facilities — be they ports, rail lines or intermodal terminals — are somewhat the key to unclogging Canada's transportation and logistics system. We are aware of quite a few projects, and we are proactively inviting proponents to submit them. That is the first phase.

Second, we will put out an open call for projects.

Ce chiffre est peut-être même largement sous-estimé si l'on tient compte de la construction de routes qu'on évitera grâce à cela, par exemple, et d'autres dépenses que des gouvernements futurs devraient envisager si nous ne réalisons pas ce projet.

La sénatrice Ross : Combien des 50 000 emplois que vous avez mentionnés dans votre déclaration préliminaire, combien de ces emplois seront des emplois ponctuels dans le secteur de la construction et combien seront des emplois permanents?

M. MacKinnon : La plupart de ces emplois seront dans le secteur de la construction. L'exploitation de l'infrastructure emploiera quelques milliers de personnes. Je n'ai pas le chiffre exact, mais les emplois seront surtout dans le domaine de la construction.

La sénatrice Ross : Merci.

[Français]

La sénatrice Hébert : Monsieur le ministre, bienvenue.

On a beaucoup parlé d'Alto jusqu'à présent. C'est un projet que je soutiens ardemment. Vous avez parlé de l'importance des délais. Souvent, au Canada, on a été les champions des délais, mais pas du bon côté, donc je suis heureuse de vous entendre parler de cela.

Le budget prévoyait un Fonds pour la diversification des corridors commerciaux. On sait que le premier ministre a l'objectif de doubler nos exportations à l'extérieur des États-Unis d'ici quelques années. Ce fonds prévoyait 5 milliards de dollars pour la diversification des corridors commerciaux, notamment au moyen d'investissements dans des infrastructures portuaires, ferroviaires et routières. J'aimerais que vous nous expliquiez où en sont ces projets à l'heure actuelle, parce qu'ils sont cruciaux pour la suite des choses.

M. MacKinnon : J'en ai fait l'annonce la semaine dernière à Toronto, lors de la convention de l'Association canadienne des prospecteurs et entrepreneurs. La semaine dernière, on a aussi envoyé des lettres d'invitation concernant divers projets porteurs à travers le pays. Il y a aussi le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique, qui ajoute un autre milliard aux 5 milliards de dollars.

La meilleure façon de vous décrire le type de projets, c'est de dire que ces projets ont un impact. Il y a de grands besoins dans nos chaînes d'approvisionnement au Canada et nos installations en matière de transport, que ce soit les ports, les chemins de fer, les terminaux intermodaux, qui sont un peu la clé pour désengorger le système de transport et de logistique au Canada. Donc, on est au courant de bon nombre de projets. On les invite proactivement à nous les soumettre. Cela constitue la phase 1.

Dans un deuxième temps, il y aura une invitation ouverte pour des projets.

Third, smaller projects with a big impact will be considered, projects that address congestion, for instance. Small projects will make a big difference in making our systems more efficient.

Senator Hébert: Correct me if I'm wrong, but certain projects were already on the table, ones the government had committed to, Contrecoeur, for instance. Am I wrong?

Mr. MacKinnon: As part of the project's financing package, Contrecoeur received funding support under the previous trade corridors program. A number of partners are contributing to the financing package.

By the way, the money in the diversification fund is meant to serve as a lever, not to fully fund a given project. As you can imagine, then, provinces, municipalities, private companies, railways, port authorities, the infrastructure bank and other funds will be part of the mix. Some projects may be dual use, meaning the infrastructure will also serve a defence purpose identified by the Defence Minister. It will all be very tailored. Every project will have its own financing package and its own group of partners to complete the necessary funding.

Senator Hébert: All those projects will be fast-tracked under the government's new process, then. Do I understand that correctly?

Mr. MacKinnon: The proponents of certain projects are being asked to refer us to their other sources of funding.

The Chair: I'm not sure I understand with respect to the Contrecoeur project.

The part you're talking about, the Contrecoeur port, is a \$2.4-billion project. That's not included in the \$5 billion that you announced. Is that right?

Very good. It wasn't clear to me. I just wanted to make sure no one in Montreal had a heart attack when they heard this.

Mr. MacKinnon: Only minimally, through the previous corridors program.

The Chair: Very good.

Mr. MacKinnon: Obviously, port authorities have their own borrowing capacity.

The Chair: Thank you. That's very clear.

Dans un troisième temps, on envisagera de plus petits projets, mais qui ont un grand impact, des projets qui traitent des embouteillages, par exemple. Ce seront de petits projets qui peuvent faire une grande différence dans l'efficacité de nos réseaux.

La sénatrice Hébert : Corrigez-moi si je me trompe, mais il y avait quand même certains projets qui étaient déjà envisagés et sur lesquels il y avait déjà des engagements gouvernementaux, comme Contrecoeur, par exemple. Est-ce que je me trompe?

M. MacKinnon : Il y avait un programme précédent pour les corridors commerciaux, et Contrecoeur a reçu un certain montant pour le montage financier de ce projet. Il y a plusieurs partenaires dans un montage financier.

D'ailleurs, l'argent dans le Fonds de diversification devra servir de levier, et non d'une pleine subvention pour un projet donné. Donc, vous pouvez imaginer qu'il y aura des provinces, des municipalités, des compagnies privées, des chemins de fer, des sociétés portuaires, la Banque de l'infrastructure et d'autres fonds; il y aura peut-être un double usage en défense, où le ministre de la Défense trouvera une utilité à une infrastructure en particulier. Le tout sera du sur-mesure. Chaque projet aura son propre montage financier et son propre groupe de partenaires qui compléteront le financement.

La sénatrice Hébert : Mais ils seront tous dans le processus accéléré mis en place par le gouvernement, si je vous comprends bien?

M. MacKinnon : On demande aux gens qui proposent certains projets justement de nous guider vers leurs autres sources de financement.

Le président : Concernant la question de Contrecoeur, je ne suis pas certain d'avoir bien compris.

La partie dont vous parlez, le port de Contrecoeur, c'est un projet de 2,4 milliards de dollars. Ce n'est pas compris dans les 5 milliards de dollars que vous avez annoncés?

Très bien. Ce n'était pas clair. Je voulais être certain que les gens ne feront pas de crise cardiaque à Montréal.

M. MacKinnon : De façon minime, par l'intermédiaire du programme qui précède ce fonds-ci.

Le président : Très bien.

M. MacKinnon : Évidemment, les sociétés portuaires ont leur propre capacité d'emprunt.

Le président : Merci. C'est très clair.

Senator Hébert: As I understand it, though, all the projects considered through the new fund will be fast-tracked under the new process, not dealt with under the old system. Is that right?

Mr. MacKinnon: Yes, absolutely.

Senator Gignac: Welcome, minister. Thank you for being here.

As you mentioned, the high-speed train is undoubtedly the biggest and most complex project in a generation. I am sure it will have a transformative impact on Quebec and Ontario, just as the St. Lawrence Seaway did.

In 2010, Senator Papatello was Ontario's Minister of Economic Development and Trade, and I was Quebec's Minister of Economic Development, Innovation and Export Trade. We worked together, alongside Mr. Charest and Premier McGuinty, to push the federal government for a high-speed train. Here we are, 16 years later, and we're still talking about it.

Can you give us more numbers? Senator Ross talked about the economic spinoffs. The viability of the project cannot be measured solely on the basis of population density and the number of high-speed train users, because that won't make it viable.

Are you open to the idea of having the Parliamentary Budget Officer take a closer look at the project, to help us, as parliamentarians?

We want to support the project and we're looking for solutions, but the fear is that a lot of misinformation is swirling around and that people will get the wrong idea about the project.

At the time of Confederation, in 1867, we had the railroad to link the provinces of Ontario and the west.

I think \$90 billion is a scary number to people. Personally, I think the cost could be as high as \$125 billion, when you consider the price tag elsewhere, but I'm no expert.

Is there a way for your department to be more forthcoming with numbers, so that the Parliamentary Budget Officer can shed light on the situation as we examine things?

Mr. MacKinnon: This is what I would say, Senator Gignac. I think all of Canada needs to decide to go ahead with this project. That will require great transparency as the project is developed. I actually think that, in Canada, we sometimes get ahead of ourselves and say — as you just did, with all due respect — that it's going to go over budget. Perhaps it won't.

La sénatrice Hébert : Je comprends, par contre, que l'ensemble des projets qui seront considérés sous le nouveau fonds le seront selon le processus accéléré, et non pas selon les paramètres qui existaient auparavant?

M. MacKinnon : Tout à fait, oui.

Le sénateur Gignac : Bienvenue, monsieur le ministre, et merci d'être parmi nous.

Comme vous l'avez mentionné, le projet de TGV est sans doute le plus important et complexe de notre génération. Je ne doute pas que ce sera transformateur pour le Québec et l'Ontario, comme l'a été la Voie maritime du Saint-Laurent.

En 2010, la sénatrice Papatello occupait le poste de ministre du Développement économique et du Commerce en Ontario et, de mon côté, j'étais au ministère du Développement économique, de l'Innovation et de l'Exportation à Québec. On travaillait ensemble, avec M. Charest et le premier ministre McGuinty, pour pousser le gouvernement fédéral à avoir un TGV. Nous voilà 16 ans plus tard et on parle encore de ce dossier.

Peut-on avoir plus de chiffres? La sénatrice Ross a parlé de retombées économiques. On ne peut pas évaluer la rentabilité de ce projet seulement par rapport à la densité de population et au nombre de personnes qui vont prendre le TGV, parce que ça ne serait pas rentable.

Seriez-vous ouvert à l'idée que le directeur parlementaire du budget nous aide, nous, parlementaires, à regarder cela de plus près?

On est en mode solution pour appuyer le projet, mais on a peur qu'il y ait beaucoup de désinformation sur la place publique et que les gens ne voient pas ce projet comme ils devraient le voir.

Au moment de la Confédération en 1867, on a eu le chemin de fer pour rapprocher les provinces de l'Ontario et l'Ouest.

Je pense que 90 milliards de dollars, c'est un chiffre qui fait peur. Quant à moi, je pense qu'on pourrait aller jusqu'à 125 milliards de dollars si l'on regarde le prix que cela a coûté ailleurs, mais je ne suis pas un expert.

Y aurait-il moyen que votre ministère partage davantage les chiffres et que le directeur parlementaire du budget puisse nous éclairer dans nos réflexions?

M. MacKinnon : Je répondrais ceci, sénateur Gignac. Je pense que le Canada tout entier doit décider d'aller de l'avant avec ce projet. Cela exigera une transparence évidente dans l'élaboration du projet. Justement, je pense qu'au Canada, parfois, on brûle les étapes et on dit — vous venez de le faire, avec respect — qu'on va dépasser les coûts. Peut-être qu'on ne les dépassera pas.

I am committed to making sure that any cost overruns are minimal or even that we stay under budget.

I also think it's very important to keep in mind — and you referred to this initially — that this project is transformational. It is nothing short of a new way of life for a corridor that nearly 40% of Canadians call home.

It's conceivable that new roles will emerge. Not that I want Trois-Rivières to have a new role, but this project could certainly bring new momentum to a city like that. It could be possible to wake up in Trois-Rivières and go to work in Quebec City. It could be possible to wake up in Peterborough and go to work in Toronto. Young couples could do that.

By the way, I spoke to Spain's minister about its high-speed train, and he told me about the incredible transformation mid-sized cities in Spain were experiencing, the new growth. They had been significantly de-industrialized, and now, those cities are home to knowledge-based industries. It's becoming all the rage.

We can make that happen for ourselves, here in Canada. It's a societal choice. It's not the Transport Minister's choice. It's not even the government's or Parliament's choice. It's the people's choice. That is what we are proposing. We are proposing guiding and supporting that decision. My responsibility, and yours as well, is to support and guide people in the decision they ultimately have to make, in order to go ahead and break ground.

Senator Gignac: I can attest to that since I've been to Malaga twice; it's nice to visit Malaga and Madrid in Spain. The development is there, I can corroborate that.

I support the project, whether it's \$125 billion or \$60 billion. If you look at the next 50 years, that's not going to keep me up at night. It's just that they've started tossing out numbers, and I don't know what they're basing it on. I'm afraid we're in damage control mode.

In Canada, the Parliamentary Budget Officer is independent and non-partisan, so we don't want to see the same thing that happened in the United Kingdom where they ultimately dropped it.

Perhaps we need to have tools and independent, non-partisan expertise to help us think this through.

Mr. MacKinnon: The Parliamentary Budget Officer is at your disposal, Senator Gignac.

Senator Youance: Thank you, Mr. MacKinnon.

Je suis déterminé à ce que l'on dépasse ces montants le moins possible et même qu'on ne les atteigne pas.

Je pense que c'est aussi très important — et vous y avez fait allusion d'entrée de jeu — de se rappeler que c'est une transformation que l'on fait. C'est ni plus ni moins qu'un nouveau mode de vie que l'on donne à un corridor où vit à peu près 40 % de la population canadienne.

On peut imaginer une nouvelle vocation. Ce n'est pas que l'on souhaite que Trois-Rivières change de vocation, mais on peut imaginer un nouvel essor pour une ville comme celle-là. On peut imaginer se lever à Trois-Rivières et aller travailler à Québec, on peut s'imaginer se lever à Peterborough et aller travailler à Toronto, et avoir de jeunes couples qui le font.

D'ailleurs, j'ai parlé au ministre espagnol de leur train à grande vitesse, et il nous racontait cette incroyable transformation dans les villes de taille moyenne en Espagne qui connaissent un nouvel essor. Il y avait une grande désindustrialisation et maintenant, il y a dans ces villes des industries du savoir; cela devient à la mode.

On peut se donner cela au Canada aussi. C'est un choix de société. Ce n'est pas le choix du ministre des Transports. Ce n'est même pas le choix d'un gouvernement ou d'un Parlement. C'est le choix d'un peuple. C'est ce que nous proposons. On propose d'accompagner cette décision; ma responsabilité, et la vôtre aussi, c'est d'accompagner les gens dans la décision qu'ils devront prendre ultimement d'aller de l'avant et mettre la pelle dans la terre.

Le sénateur Gignac : Je peux en témoigner, parce que cela fait deux fois que je vais à Malaga; c'est intéressant lorsqu'on fait Malaga et Madrid, en Espagne. Le développement existe, je corrobore.

J'appuie le projet, que ce soit 125 milliards de dollars ou 60 milliards de dollars. Si l'on regarde les 50 prochaines années, ce n'est pas cela qui va m'empêcher de dormir. C'est seulement qu'on a commencé à lancer des chiffres et je ne sais pas sur quoi ils se basent. J'ai peur que l'on soit en mode « limitation des dégâts ».

Au Canada, le directeur parlementaire du budget est indépendant et non partisan; il ne faut pas qu'il se passe la même chose qu'au Royaume-Uni, où ils ont finalement laissé tomber.

Il faut peut-être avoir des outils et de l'expertise indépendante et non partisane pour nous aider dans nos réflexions.

M. MacKinnon : Le directeur parlementaire du budget est à votre disposition, sénateur Gignac.

La sénatrice Youance : Merci, monsieur le ministre.

A number of municipalities will be directly affected by the accelerated projects. Can you tell us more about the collaboration process? What role will municipalities play in decision-making, mapping out the route, land management, environmental impact and so forth?

Mr. MacKinnon: Alto, as I just said, is involved in one of the upcoming collaboration, co-creation and consultation processes, which means going out into the field.

We announced a 10-kilometre-wide corridor. The purpose of the exercise they started today is precisely to get a better grasp of that local flavour and knowledge. We want to meet the farmers who hope their land will not be divided or split up.

They are adding more and more sessions. For people who are listening, I hope they have had the opportunity, if they wish, to attend one of those open houses and share their concerns. Otherwise, there is the website and there will be other consultation processes later on.

The goal is to get that deep understanding of the land, to hear old stories from people who have lived in those communities for a long time and to get a feel for the land.

Senator Youance: When will the government release the final route?

Along the same lines as previous questions, you said that this project is being planned on the basis of best practices from projects completed in Canada and probably elsewhere. Can you tell us what framework will be put in place to avoid soaring construction prices and speculation?

Generally speaking, how can you be sure that prices will not increase or even double?

Mr. MacKinnon: The short answer to your question is by getting Royal Assent for this bill. One of the critical steps is land acquisition. So optimizing this phase is essential to the project's success.

We want to shorten the planning phase and thereby reduce construction costs. We can save about \$5 billion in planning costs every year and move forward with construction.

In terms of financial oversight for construction and so forth, you have to remember that we have private partners such as the Caisse de dépôt et placement du Québec and the Cadence consortium. We have partners from France who have completed high-speed rail projects. SNCF Connect is involved and Air Canada is a member of the consortium. We have people who are

De nombreuses municipalités seront directement touchées par les projets accélérés. Pouvez-vous nous parler un peu plus en détail du processus de collaboration? Quel rôle ces municipalités jouent-elles dans la prise de décisions, le dessin du tracé, l'aménagement du territoire, les impacts environnementaux? Je pourrais en nommer d'autres.

M. MacKinnon : Alto, comme je viens de l'indiquer, est engagée dans un des processus de collaboration, de cocréation et de consultation qui vont suivre — ce qui veut dire aller sur le terrain.

On a annoncé un corridor de 10 kilomètres de large. Le but de l'exercice qu'ils ont entamé aujourd'hui est justement d'avoir cette saveur et ces connaissances locales : on veut connaître l'agriculteur qui souhaite que son terrain ne soit pas divisé ou scindé.

Ils multiplient les sessions, les séances. Pour ceux qui nous écoutent, j'espère qu'ils auront eu l'occasion, si tel est leur souhait, de visiter une de ces séances portes ouvertes et de communiquer. Sinon, le site Web existe et il y aura d'autres processus de consultation par la suite.

L'idée est d'avoir cette connaissance profonde du terrain, de connaître les vieilles histoires de gens qui habitent depuis longtemps dans ces milieux et d'avoir les astuces du territoire.

La sénatrice Youance : À quel moment le gouvernement rendra-t-il le tracé définitif public?

Un peu dans la même veine que d'autres questions qui ont été posées, vous avez dit que la planification de ce projet se basait sur les meilleures pratiques de projets réalisés au Canada et probablement ailleurs. Pouvez-vous dire quelles mesures d'encadrement seront mises en place pour éviter la flambée des prix de construction et de la spéculation?

De manière générale, comment s'assurer que les prix ne vont pas augmenter, voire doubler?

M. MacKinnon : La réponse courte à votre question, c'est en ayant la sanction royale pour ce projet de loi. L'une des étapes cruciales, c'est l'acquisition de terrains. Donc, assainir cette période et l'optimiser, c'est essentiel à la réussite du projet.

On souhaite raccourcir la phase de planification et ainsi réduire les coûts de construction. On peut éviter de planifier environ 5 milliards de dollars en économies chaque année et passer à la construction.

Pour les contrôles financiers, de construction et tout, n'oubliez pas que nous avons des partenaires privés, comme la Caisse de dépôt et placement du Québec et le consortium Cadence. Nous avons des partenaires français, des gens qui ont réalisé des trains à grande vitesse; SNCF Connect est impliquée et Air Canada fait partie du consortium. On a des gens motivés que les coûts et les

motivated to keep costs and budgets under control and to avoid cost overruns.

Senator Youance: Thank you very much. I admire your optimism, and I think we can make this project a reality.

[*English*]

Senator Loffreda: Welcome, minister, to our Standing Senate Committee on National Finance. So Alto will act as the project authority for what has been described as Canada's largest infrastructure project. My question is on accountability of Alto, governance safeguards and risk management.

What governance safeguards will ensure that Alto remains fully accountable to Parliament, and particularly with respect to procurement decisions, financing arrangements and long-term operating costs?

We have spoken about the Parliamentary Budget Officer, or PBO, and the Auditor General. We, obviously, could mandate the PBO.

With respect to forecast risks, passenger projections suggest that the network could reach 10 million trips per year by 2050. Could you explain those underlining forecasts, or maybe send them to us if you can share them? What financial exposure would the government face if demand falls significantly below those projections?

In my previous role as a banker, we always managed the risks and the mitigating factors.

Mr. MacKinnon: We appreciate that. We will be leaning into that expertise, Senator Loffreda, as we go through this.

Some of this you may be aware of: Alto is currently structured as a subsidiary of VIA Rail, although it is generally treated as a parent Crown corporation for the purposes of the Financial Administration Act. That general governance framework exists.

We have a highly qualified, motivated and respected board of directors who guides the management of the corporation.

We have the same oversight regime — one that you would have access to as a member of this committee, or indeed as a member of the Senate; it submits its own corporate plan and operating budgets to the minister for approval by the Governor-in-Council, on the recommendation of the minister.

budgets soient respectés et qu'il n'y ait pas de dépassement de coûts.

La sénatrice Youance : Merci beaucoup; j'admire votre optimisme et je pense qu'on pourra réaliser ce projet.

[*Traduction*]

Le sénateur Loffreda : Bienvenue au Comité sénatorial permanent des finances nationales, monsieur le ministre. C'est donc Alto qui agira comme autorité responsable de ce qui est décrit comme le plus grand projet d'infrastructure du Canada. Ma question porte sur la reddition de comptes de la part d'Alto, les mesures de gouvernance et la gestion des risques.

Quelles sont les mesures de gouvernance qui garantiront qu'Alto demeure pleinement responsable devant le Parlement, surtout en ce qui concerne les décisions en matière d'approvisionnement, les accords de financement et les coûts d'exploitation à long terme?

Nous avons évoqué la possibilité de solliciter le directeur parlementaire du budget, ou DPB, et la vérificatrice générale pour cela. De toute évidence, nous pourrions confier cette responsabilité au DPB.

En ce qui concerne les risques prévus, les projections de passagers portent à croire que le réseau pourrait enregistrer 10 millions de voyages par année d'ici 2050. Pouvez-vous nous expliquer d'où viennent ces prévisions, ou peut-être nous les faire parvenir si vous pouvez nous les communiquer? À quel risque financier le gouvernement s'expose-t-il si la demande tombait nettement en deçà de ces projections?

Lorsque j'étais banquier, nous gérons toujours les risques et les facteurs atténuants.

M. MacKinnon : Nous vous en sommes reconnaissants. Nous nous appuyerons sur cette expertise, sénateur Loffreda, au fur et à mesure que nous avancerons.

Vous savez peut-être qu'Alto est actuellement structurée comme une filiale de VIA Rail, bien qu'elle soit généralement traitée comme une société d'État mère aux fins de la Loi sur la gestion des finances publiques. Ce cadre de gouvernance générale existe.

Nous avons un conseil d'administration hautement qualifié, motivé et respecté, qui guide la gestion de la société.

Nous avons le même régime de surveillance — un régime auquel vous avez accès en tant que membre de ce comité, ou en fait, en tant que sénateur. La société soumet son propre plan d'entreprise et ses propres budgets de fonctionnement au ministre pour approbation par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre.

Alto is accountable to Parliament, through me, the Minister of Transport, who is responsible for ensuring Parliament receives transparent and timely reporting on Alto's activities, spending and performance, including tabling the summary of the corporate plan and operating budget, and a full annual report with Parliament.

The Treasury Board also makes public quarterly financial reports on the business and activities of all parent Crown corporations.

As you can see, we have a fairly high, multi-faceted and multi-opportunity transparency and governance framework, where the Senate finance committee, Senate transportation committee and other entities of Parliament can check in at any number of times on the evolution of the project.

Senator Loffreda: Excellent. With respect to the projections, we're used to having pessimistic, optimistic and realistic projections. With respect to those projections by 2050, where do they stand? Is there a risk to the taxpayer to monetize or not monetize the project? Canadians do support the project. I'm not saying that they don't.

[Translation]

You talked about a public choice and "obvious transparency."

[English]

So I'm happy with those mentions.

But with respect to projections, if we really look at those numbers, to dive in — if I were to approve a project, I'd like to dive into those projections and see how realistic, what hypotheses you've made and where we're going with that?

Mr. MacKinnon: All of that is reasonable, Senator. I think you will have the opportunity — that's not what we're asking you to do today, however.

What I would argue we're asking you to do today is to approve a land-acquisition model that we know will reduce risk, timeframes and, hence, taxpayer expenditures.

With respect to projections, whether it be passenger or cost projections or operating model projections, obviously that's the work that's going on right now.

I can tell you we do have private partners. And while we have not yet settled on an operating model with those private partners, or with entities that may become involved in the future, there will be built-in incentives to make sure this project has ridership,

Alto rend des comptes au Parlement, par mon entremise, par le ministre des Transports, qui est chargé de veiller à ce que le Parlement reçoive des rapports périodiques transparents sur les activités, les dépenses et le rendement d'Alto, dont un sommaire du plan d'entreprise et du budget de fonctionnement, ainsi qu'un rapport annuel complet au Parlement.

Le Conseil du Trésor publie également les rapports financiers trimestriels sur les activités de toutes les sociétés d'État mères.

Comme vous pouvez le constater, nous avons un cadre de transparence et de gouvernance assez robuste et assez détaillé, qui offre au Comité sénatorial des finances, au Comité sénatorial des transports et aux autres organes du Parlement de multiples occasions de vérifier comment évolue le projet.

Le sénateur Loffreda : C'est excellent. En ce qui concerne les projections, on a l'habitude de voir des projections pessimistes, optimistes et réalistes. Quelles sont ces projections pour 2050? Y a-t-il un risque pour les contribuables que le projet ne soit pas rentable? Les Canadiens appuient le projet. Je ne dis pas que ce n'est pas le cas.

[Français]

Vous avez parlé du choix d'un peuple et de « transparence évidente ».

[Traduction]

Je suis donc satisfait de ces mentions.

Mais en ce qui concerne les projections, si nous voulions vraiment analyser les chiffres, approfondir l'analyse... Si je devais approuver un projet, j'aimerais examiner ces projections pour voir dans quelle mesure elles sont réalistes, quelles hypothèses vous avez formulées et où nous nous en allons avec cela.

M. MacKinnon : Tout cela est raisonnable, sénateur. Je pense que vous en aurez l'occasion, mais ce n'est pas ce que nous vous demandons de faire aujourd'hui.

Ce que nous vous demandons de faire aujourd'hui, c'est d'approuver un modèle d'acquisition du bien-fonds qui, nous le savons, réduira les risques, les délais et, par conséquent, les frais pour les contribuables.

Il va de soi que nous nous employons maintenant à établir des projections, qu'elles portent sur l'achalandage, les coûts ou le modèle d'exploitation.

Je peux vous dire que nous avons des partenaires privés. Bien que nous ne nous soyons pas encore entendus sur un modèle d'exploitation avec ces partenaires privés ou avec d'autres entités qui pourraient participer à l'avenir, il y aura des incitatifs

is a success and generates the revenue it will ultimately be forecasted to generate.

[*Translation*]

Senator Galvez: Minister, thank you for being here and answering our questions.

I'm interested in the financing package for this major project. We heard from Alto representatives, and they gave us a good explanation of a various technical aspects.

[*English*]

In this budget you are asking for \$3.9 billion to be used over six years, mainly for land acquisition. But we know that the project, the total cost is estimated between \$60-\$90 billion. And you're saying that these have public and private sector partners. What is the proportion of the public and the private?

Mr. MacKinnon: We have not established that. We have a private consortium that is assisting in the development of the project, alongside the employees of the Crown corporation that I just —

Senator Galvez: What is the final montage that will be established?

Mr. MacKinnon: It will be an evolution, Senator Galvez, as we make decisions on routeing and land acquisition. You heard me talk about the options between Ottawa and Peterborough, make decisions about how we enter cities, for example.

Senator Galvez: Air Canada, la Caisse de dépôt et placement du Québec, SNCF and Air France. I hope Bombardier and Hydro-Québec are there too. What is the risk they will assume when these montage of financiers settle?

Mr. MacKinnon: That is all to be determined by what will be extensive contract negotiations, Senator.

Senator Galvez: If none of this is yet —

Mr. MacKinnon: Hydro-Québec, I can assure you, will be a key supplier.

Senator Galvez: And if you're lucky, they will sell it for four cent a kilowatt, but we don't know that.

Mr. MacKinnon: I will tell them you said that.

Senator Galvez: Yes, tell them.

intégrés pour s'assurer que ce projet a une clientèle suffisante, qu'il est couronné de succès et qu'il génère les revenus attendus.

[*Français*]

La sénatrice Galvez : Monsieur le ministre, merci d'être ici et de répondre aux questions.

Je m'intéresse au montage financier de ce grand projet. On a reçu des représentants d'Alto, et ils nous ont bien expliqué plusieurs aspects techniques.

[*Traduction*]

Dans ce budget, vous demandez 3,9 milliards de dollars sur six ans, principalement pour l'acquisition du bien-fonds. Nous savons que le coût total du projet est estimé entre 60 et 90 milliards de dollars. Vous nous dites qu'il y aura des partenaires des secteurs public et privé. Quelle est la proportion du secteur public et du secteur privé?

M. MacKinnon : Nous n'avons pas encore établi cela. Nous avons un consortium privé qui contribue au développement du projet, aux côtés des employés de la société d'État que je viens de...

La sénatrice Galvez : Quel sera le montage financier final qui sera établi?

M. MacKinnon : Les choses vont évoluer, sénatrice Galvez, au fur et à mesure que nous prendrons des décisions sur le tracé et l'acquisition du bien-fonds. Vous m'avez entendu parler des options entre Ottawa et Peterborough. À titre d'exemple, il faudra prendre des décisions sur la façon dont le train entrera dans les villes.

La sénatrice Galvez : Air Canada, la Caisse de dépôt et placement du Québec, la SNCF et Air France. J'espère que Bombardier et Hydro-Québec sont là aussi. Quel risque ces partenaires assumeront-ils une fois le montage financier en place?

M. MacKinnon : Tout cela sera déterminé à l'issue de longues négociations contractuelles, sénatrice.

La sénatrice Galvez : Si rien de tout cela n'est encore...

M. MacKinnon : Hydro-Québec, je peux vous l'assurer, sera un fournisseur clé.

La sénatrice Galvez : Et si vous avez de la chance, ils vous vendront l'électricité 4 ¢ le kilowatt, mais l'avenir nous le dira.

M. MacKinnon : Je leur dirai que c'est ce que vous avez dit.

La sénatrice Galvez : Oui, je vous en prie.

Because of this, and the worries of my colleague, Senator Loffreda, how will Parliament be informed about these crucial steps? Because we don't want to own land and not have all of the partners and money to construct.

Mr. MacKinnon: I don't think you want me to repeat my answer to Senator Loffreda.

What I will say is all parliamentary oversight opportunities exist for this project. It is a public-private partnership, but emphasis, for our purposes, on the public. This is a Crown corporation. The shareholders of this corporation are the people of Canada.

Senator Galvez: How will you be assured, or what type of penalty will contractors suffer if they fail to finish something on the timeline? Because, as you said, the timeline is — you know, we do not want to disappoint everyone who is waiting.

Mr. MacKinnon: We will be negotiating a painstaking number of construction, operating and other agreements to support this project. I'm sure the feedback you have just given, that there ought to be risk sharing, which I think is essentially what you're suggesting, be a feature of those agreements.

[Translation]

The Chair: Thank you very much, minister. I have a few questions for you.

You said it was the public's choice, so the public has to be involved. The people who are most affected are the people who live along the route. We've heard Mr. Imbleau, the press briefings, all kinds of statements about wanting to make things faster and less expensive, so we're going to use farmland, since it will be faster to expropriate. We don't need to remove buildings, so it will be faster and less expensive, so we will prioritize expropriation of farmland.

However, you are taking away the opportunity for people to be able to express themselves and be involved. Those people are part of the public as well. In particular, I'm talking about recourse to the Canadian Transportation Agency. Currently, if that recourse is removed — which would happen under Bill C-15 — the only ones who will be making decisions are you and Alto, which is your agency, so the public won't decide much.

Why are you taking away the recourse to the Transportation Agency? To make it faster and less expensive?

Mr. MacKinnon: First, I would point out that you need two ministers. There is also the minister responsible for the act —

Dans ce contexte et compte tenu des inquiétudes exprimées par mon collègue, le sénateur Loffreda, comment le Parlement sera-t-il informé de ces étapes cruciales? Nous ne voulons pas nous retrouver avec des terres en notre possession sans avoir tous les partenaires et l'argent nécessaires pour construire cette infrastructure.

M. MacKinnon : Je ne pense pas que vous vouliez que je répète ma réponse au sénateur Loffreda.

Ce que je dirai, c'est que la surveillance parlementaire pourrait s'exercer sous toutes ces formes à l'égard de ce projet. Nous parlons ici d'un partenariat public-privé, mais nous nous concentrons sur le volet public. Il s'agit d'une société d'État. Les actionnaires de cette société sont les Canadiens.

La sénatrice Galvez : Comment pourrez-vous avoir l'assurance que les délais seront respectés et à quel genre de sanctions les entrepreneurs s'exposent-ils dans le cas contraire? Parce que, comme vous l'avez dit, l'échéancier est primordial si nous ne voulons pas décevoir tous ceux qui attendent.

M. MacKinnon : Nous aurons la difficile tâche de négocier un très grand nombre d'accords pour la construction, l'exploitation et les autres étapes de ce projet. Je suis persuadé que ces ententes prévoiront notamment un partage des risques, comme vous venez pour ainsi dire de le suggérer.

[Français]

Le président : Merci beaucoup, monsieur le ministre. J'ai quelques questions pour vous.

Vous avez dit que c'était le choix d'un peuple, alors il faut l'impliquer. Les gens qui sont le plus touchés sont ceux qui vivent là où le trajet passera. On a entendu M. Imbleau, les points de presse, toutes sortes de déclarations qui disent qu'on veut que ce soit plus rapide et moins coûteux, donc on va aller sur des terres agricoles, puisque ça ira plus vite pour exproprier. On n'a pas besoin d'enlever les bâtiments, donc ce sera plus rapide et ça coûtera moins cher, alors, on priorise l'expropriation des terres agricoles.

Toutefois, vous enlevez des recours aux gens pour qu'ils puissent s'exprimer et être impliqués. Le peuple, c'est eux aussi. Je parle notamment du recours à l'Office des transports du Canada. Actuellement, si on enlève ce recours — ce qui est le cas avec le projet de loi C-15 —, les seuls qui décident, ce sont vous et Alto, qui est votre agence, donc le peuple ne décide pas beaucoup.

Pourquoi enlevez-vous le recours de l'Office des transports? Pour que cela aille plus vite et que cela coûte moins cher?

M. MacKinnon : Premièrement, je soulignerais qu'il faut deux ministres. Il y a aussi le ministre responsable de la loi —

The Chair: I say “you,” but I was referring to the government.

Mr. MacKinnon: The minister responsible for the Expropriation Act is also involved in the process. I wasn't there when the act was drafted, but I don't think they were thinking of projects involving thousands of individual properties. Adding the future process to the current expropriation act would lengthen the process, not from four to eight years, but even more than that. I submit to you —

The Chair: I don't want to cut you off, minister. I understood all of that. I think you've made changes to the bill to reduce delays and to provide some compensation.

Mr. MacKinnon: Without taking away respect for the owner, senator.

The Chair: I disagree with you in part, and I'll tell you why. You say you're going to negotiate beforehand, but you're removing the prior negotiation requirement as a condition of expropriation. It's a bit contradictory. That is not my question though. My question is mainly about the Canadian Transportation Agency.

The Transportation Agency is supposed to deal specifically with railways: it is their mandate to authorize railways. They have fantastic criteria on operational service needs, community impact, public interest, transportation economics and environmental impacts. Now, as to the case law — I've studied it — we could have subtitles for each of these four criteria. So why remove that?

Mr. MacKinnon: Senator, the government was elected, among other things, to . . . It's very clearly stated in our platform that we have to move forward on major project building, even nation building, in a much more efficient way.

I have been elected four times in Gatineau. There has been talk of LRT for 10 years, but we're no further ahead than we were when I was elected in 2015. We have this issue in Canada: We question people, we question again, we add processes, but we don't make progress.

Some jurisdictions have made progress. I mentioned REM in Quebec and certain public transit projects in Ontario. It's not perfect, and no one is saying it is, but they were able to speed up the processes. In the case of Quebec, what they were able to do and what we have tried to emulate was involving people who have experience with projects, which is what we did with the Cadence consortium.

Le président : Je dis « vous », mais je parlais du gouvernement.

M. MacKinnon : Le ministre responsable de la Loi sur l'expropriation est aussi impliqué dans le processus. Je n'étais pas là lorsque cette loi a été rédigée, mais j'imagine qu'on ne parlait pas de projets impliquant des milliers de propriétés individuelles. Imposer le processus à envisager dans la loi actuelle sur l'expropriation allongerait le processus, pas de quatre à huit ans, mais même au-delà de cela. Je vous sou mets —

Le président : Je ne veux pas vous couper, monsieur le ministre. J'ai compris tout cela. Je pense que vous avez inclus des aménagements dans la loi pour réduire les délais et qu'il y a une certaine compensation.

M. MacKinnon : Sans pour autant enlever le respect à l'égard du propriétaire, sénateur.

Le président : Je suis en désaccord avec vous en partie, et je vais vous expliquer pourquoi. Vous dites qu'on va négocier avant, mais vous supprimez l'obligation de négocier avant comme condition d'expropriation. C'est un peu contradictoire. Par contre, ce n'est pas ma question; ma question porte surtout sur l'Office des transports.

L'Office des transports est censé s'occuper spécifiquement des chemins de fer : c'est son mandat d'autoriser des chemins de fer. Elle a des critères fantastiques sur les besoins opérationnels des services, l'impact sur les collectivités, l'intérêt public, l'économie du transport et les impacts environnementaux. Maintenant, avec la jurisprudence — je l'ai étudiée —, on pourrait avoir des sous-titres pour chacun de ces quatre critères. Alors, pourquoi enlever cela?

M. MacKinnon : Sénateur, le gouvernement a été élu, entre autres, sur... C'est très explicite dans notre plateforme que nous devons procéder à l'édification de projets majeurs, voire à la construction d'un pays, de manière beaucoup plus efficace.

J'ai été élu quatre fois dans Gatineau. On nous parle d'un tramway depuis 10 ans, et on n'est pas plus avancé qu'on l'était lorsque j'ai été élu en 2015. On a cet enjeu au Canada : on questionne, on requestionne, on ajoute des processus, mais on n'avance pas.

Certaines administrations ont fait avancer des choses. Je vous ai mentionné le Québec avec le REM et l'Ontario avec certains projets de transport en commun. Ce n'est pas parfait, et personne ne prétend que c'est le cas, mais ils ont pu accélérer les processus. Dans le cas du Québec, ce qu'ils ont pu faire et ce qu'on a essayé d'imiter, c'est d'inclure dans les projets des gens qui ont déjà fait cela, et c'est ce qu'on a fait avec le consortium Cadence.

I can look a landowner in the eye and say there will be a negotiation phase. If we can't agree — we cover all the costs, by the way, including assessments, legal costs and so forth — then we will expropriate, which means a notice will be issued. That owner can then appeal to the second minister I mentioned to challenge the notice.

I would argue that the process is quite exhaustive. In terms of the agency, the government has decided — the House of Commons, at least — that this project will benefit Canada as a whole. Some of our great achievements as Canadians fall into that category, and I would argue that this project is one of them.

[English]

Senator Papatello: Good evening. It is great to see you here. Thank you for your hard work, especially that of your colleagues here tonight. I know it has been a big topic at this and other committees. I was pleased that you addressed it head on.

My own experience with expropriation was when bringing Highway 401 through the middle of my riding to arrive at the new bridge that is about to open, the Gordie Howe International Bridge. Also, when planning the Rt. Hon. Herb Gray Parkway — which was a massive swath of land — we had to go door to door and say that we were going to need that house space. It was very difficult.

When it was over — there will always be a minority, of course — the majority of people felt that they were dealt with fairly. I would appreciate that commitment that this government is going to be fair to people because it's their lives and livelihoods — where they live. It is the biggest investment they make in their lives, and it is important we treat them fairly.

Senator Black was asking questions as the chair of the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry — a big focus on farmers because they feel that rural communities will suffer more than the urban ones that will benefit from high-speed rail, yet it is at their cost. Could you take a moment to address that?

Second, the first time we started talking about high-speed rail was in 1982. It was the Mayor of Windsor who started it as the Windsor-Quebec City corridor. He is still alive today, and I want him to hear you say that it will actually get to Windsor — even respecting the reports we did in our times past. I know that it is not seen as the one that is going to generate the most revenue

Je peux regarder un propriétaire de terrain dans les yeux et affirmer qu'il y aura une phase de négociation. Si on ne peut pas s'entendre — on assume tous les coûts, en passant, comme les évaluations, les coûts légaux, et j'en passe —, on ira à l'expropriation, ce qui se fait sous forme d'avis. Ce propriétaire peut ensuite faire appel au deuxième ministre auquel j'ai fait allusion pour contester.

Je vous soumets que c'est quand même exhaustif comme processus. Pour ce qui est de l'agence, le gouvernement a décidé — la Chambre des communes, à tout le moins — que ce projet est à l'avantage général du Canada. Certaines de nos grandes réalisations comme Canadiens sont tombées dans cette catégorie, et je vous soumets que ce projet en fait partie.

[Traduction]

La sénatrice Papatello : Bonsoir. C'est un plaisir de vous voir ici. Je vous remercie de votre travail acharné, et en particulier de celui des collègues qui vous accompagnent. Je sais que c'est un sujet important pour ce comité comme pour d'autres avant lui. Je suis heureuse que vous ayez abordé la question de front.

Ma propre expérience de l'expropriation remonte au passage de l'autoroute 401 au milieu de ma circonscription pour arriver au nouveau pont qui est sur le point d'ouvrir, le pont international Gordie-Howe. De plus, lors de la planification de la promenade Rt. Hon. Herb Gray — qui s'étend sur un vaste territoire —, nous avons dû faire du porte-à-porte pour dire aux gens que nous allons avoir besoin du terrain sur lequel s'élève leur résidence. C'était très difficile.

Une fois le processus terminé, la majorité des gens — et il y aura toujours, bien sûr, une minorité de l'avis contraire — ont estimé qu'ils avaient été traités équitablement. J'aimerais que vous vous engagiez à ce que le gouvernement soit juste envers les gens, car c'est leur mode de vie et l'endroit où ils habitent qui sont en jeu. C'est le plus gros investissement qu'ils font dans leur vie, et il est important que nous les traitions équitablement.

Le sénateur Black a posé des questions en tant que président du Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts. On a beaucoup mis l'accent sur les agriculteurs parce qu'on estime que les collectivités rurales souffriront davantage du train à grande vitesse en plus d'en faire les frais, alors que les collectivités urbaines en bénéficieront. Pourriez-vous prendre un moment pour en parler?

Deuxièmement, c'est en 1982 qu'il a commencé à être question du train à grande vitesse. C'est le maire de Windsor qui a lancé l'idée en proposant un corridor Windsor-Québec. Il est encore en vie aujourd'hui, et je veux qu'il vous entende dire que le train se rendra à Windsor — même en tenant compte des rapports que nous produisions à notre époque. Je sais que l'on ne

initially, but I do believe that, as you keep adding those legs, those communities are going to benefit. It will create demand and GDP growth for the country.

So, I hope that you could express Windsor-Quebec City as often as you talk about Toronto-Montreal. Is that a deal?

Mr. MacKinnon: Let me take that one first.

I had a boss whose name was Paul Martin who used to talk about getting high-speed rail to Windsor, as well. Herb Gray probably did, too. Thank you for naming that parkway after him.

The Gordie Howe International Bridge, in fact, is another great collective decision that we as Canadians made. Yes, we do ask a lot of residents. You talked about those who were affected by the roadway. I was involved in building the Confederation Bridge to Prince Edward Island. There were some — some, not a lot — land acquisition issues there and environmental concerns.

All of these projects have a common theme: It is easy to ask 100 questions, and all of those questions need to be asked and require answers. What we have to adopt, just as we must adopt with all of the landowners who will be along the alignment, is respect and patience. We have to explain ourselves. We have to ensure people have all of the answers to the questions that they are asking. We also need to make this project real and believable for people.

That means explaining the benefits. We have a duty to explain the considerable benefits that will accrue to communities all along the line. Remember that you will never be that far from a station. Think of people who travel to airports now. Many of those people will change to travelling to an Alto station so that they can access this infrastructure and go somewhere else along that route.

But I understand that linear projects of all kinds have people who are concerned at the outset and will require the kinds of answers that we will need to provide as we go through the process.

Windsor is absolutely still in the vision. Call it phase 2. The train needs to get to Toronto, and then I hope and believe that we

considère pas que c'est le tronçon qui générera le plus de revenus au départ, mais je crois que, à mesure que vous continuerez d'ajouter des segments, les collectivités concernées en bénéficieront. On créera ainsi une demande en plus de faire croître le PIB au pays.

Donc, j'espère que vous pourrez mettre en valeur ce corridor Windsor-Québec avec autant de vigueur que vous le faites pour le tronçon Toronto-Montréal. Pouvez-vous vous engager à le faire?

M. MacKinnon : Permettez-moi de répondre d'abord à cette deuxième question.

J'ai eu un patron qui s'appelait Paul Martin et qui parlait lui aussi de la mise en place d'un train à grande vitesse jusqu'à Windsor. Herb Gray l'a probablement fait également. J'en profite pour vous remercier d'avoir nommé cette promenade en son honneur.

Le pont international Gordie-Howe est en fait une autre grande décision collective que nous avons prise en tant que Canadiens. Il est vrai que nous en avons beaucoup demandé aux résidents touchés par cette voie d'accès dont vous avez parlé. J'ai participé au projet de construction du pont de la Confédération vers l'Île-du-Prince-Édouard. Nous avons connu un certain nombre — mais pas des tonnes — de problèmes liés à l'acquisition du bien-fonds et aux préoccupations environnementales.

Tous ces projets ont un fil conducteur. Il y a une foule de questions qui doivent être posées et qui exigent des réponses. Comme toujours, c'est avec respect et patience que nous allons nous adresser à tous les propriétaires fonciers se retrouvant le long du tracé retenu. Nous devons nous expliquer. Nous devons nous assurer que les gens ont toutes les réponses aux questions qu'ils se posent. Il nous faut également faire en sorte que ce projet soit concret et crédible pour les gens.

Pour ce faire, il faut bien en exposer les avantages. Nous avons le devoir d'expliquer les bienfaits considérables qui en découleront pour les collectivités tout le long du tracé. N'oubliez pas que vous ne serez jamais si loin d'une station. Pensez aux gens qui se rendent maintenant dans les aéroports. Bon nombre de ces personnes se déplaceront plutôt vers une station d'Alto afin d'avoir accès à cette infrastructure pour se rendre à un autre endroit le long de cet itinéraire.

Mais je comprends que les projets linéaires, quels qu'ils soient, suscitent des préoccupations d'entrée de jeu et que les gens concernés vont poser des questions auxquelles nous devons répondre au fur et à mesure que nous avancerons dans le processus.

Windsor fait encore partie de la vision. Appelez cela la phase 2. Le train doit d'abord se rendre à Toronto, puis j'espère et je

will immediately — maybe even before we open the first phase — begin planning the second phase, which would be a logical extension through southwestern Ontario to Windsor.

[*Translation*]

The Chair: We will have to stop there. Minister, thank you very much for appearing. We will certainly have the opportunity to invite you back and I am sure you will gladly accept.

I want to inform senators that the bell we are hearing right now reminds us that the Senate will resume at 8 p.m. We will suspend briefly before we welcome the second panel.

Colleagues, we are resuming our study of Bill C-15. For our second panel today, we are pleased to welcome by video conference Muhannad Malas, Director of Law Reform, and Julia Croome, Director of Litigation Practice, from Ecojustice; Geneviève Paul, Executive Director, and Charles Codère, from the Centre québécois du droit de l'environnement, or Quebec Environmental Law Centre; and also by video conference, Anaïs Bussièrès McNicoll, Director, Fundamental Freedoms Program, from the Canadian Civil Liberties Association.

Welcome and thank you for accepting our invitation to be here today. We will begin with opening remarks from Mr. Malas, followed by Ms. Paul and Ms. McNicoll.

Mr. Malas, you have the floor.

[*English*]

Muhannad Malas, Director of Law Reform, Ecojustice: Thank you, Mr. Chair. Honourable senators, thank you for the invitation to appear before you today and present our position on Part 5, Division 5 of budget implementation Bill C-15.

My name is Muhannad Malas, representing Ecojustice, Canada's largest environmental law charity, where I serve as the Director of Law Reform. Joining me today is my colleague Julia Croome, our Director of Litigation Practice.

Last month, Ecojustice stood with over 100 constitutional law experts, human rights and health organizations, Indigenous leaders and civil society groups to sound the alarm about Part 5, Division 5 of Bill C-15. This section contains changes to the Red Tape Reduction Act that would grant ministers unprecedented powers to exempt individuals, companies or government entities from most federal laws. Those laws include the Canada Labour

crois que nous commencerons immédiatement — peut-être même avant l'ouverture du premier tronçon — à planifier cette deuxième phase, qui serait un prolongement logique vers le sud-ouest de l'Ontario jusqu'à Windsor.

[*Français*]

Le président : Nous devons nous arrêter ici. Monsieur le ministre, nous avons vraiment apprécié votre témoignage. Nous aurons certainement la chance de vous inviter à nouveau et je suis convaincu que vous accepterez avec joie.

J'indique aux sénateurs que la cloche que nous entendons en ce moment nous rappelle que le Sénat reprendra ses travaux à 20 heures. Nous allons suspendre brièvement la séance avant de recevoir le deuxième groupe.

Chers collègues, nous reprenons notre étude du projet de loi C-15. Pour notre deuxième groupe de témoins aujourd'hui, nous avons le plaisir d'accueillir par vidéoconférence Muhannad Malas, directeur de la réforme législative, et Julia Croome, directrice de la pratique du contentieux, d'Ecojustice; nous recevons Geneviève Paul, directrice générale, ainsi que Me Charles Codère, du Centre québécois du droit de l'environnement; enfin, par vidéoconférence également, nous recevons Anaïs Bussièrès McNicoll, directrice, Programme des libertés fondamentales, de l'Association canadienne des libertés civiles.

Bienvenue et merci d'avoir accepté notre invitation à comparaître aujourd'hui. Nous allons entendre d'abord la déclaration préliminaire de M. Malas, qui sera suivi de Mme Paul et de Mme McNicoll.

Monsieur Malas, vous avez la parole.

[*Traduction*]

Muhannad Malas, directeur de la réforme législative, Ecojustice : Merci, monsieur le président. Honorables sénateurs, je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant vous aujourd'hui pour vous présenter notre position sur la section 5 de la partie 5 du projet de loi C-15 portant exécution du budget.

Je m'appelle Muhannad Malas et je représente Ecojustice, le plus grand organisme de bienfaisance en droit de l'environnement au Canada, en ma qualité de directeur de la réforme législative. Je suis accompagné de ma collègue Julia Croome, notre directrice de la pratique du contentieux.

Le mois dernier, Ecojustice s'est joint à plus de 100 experts en droit constitutionnel, organisations de défense des droits de la personne et de la santé, dirigeants autochtones et groupes de la société civile pour sonner l'alarme au sujet de la section 5 de la partie 5 du projet de loi C-15. Cette section renferme des modifications à la Loi sur la réduction de la paperasse qui accorderaient aux ministres des pouvoirs sans précédent pour

Code and critical health and environmental legislation, like the Food and Drugs Act, the Canada Consumer Product Safety Act and the Canadian Environmental Protection Act.

These are textbook examples of “Henry VIII” powers, named for the English monarch who ruled by decree rather than through parliamentary democracy. Such powers represent an affront to democratic governance and the rule of law. They fundamentally undermine Parliament’s role in lawmaking by allowing the executive branch to unilaterally suspend laws that both this chamber and the House of Commons have crafted, debated and refined over decades.

As the open letter stated so powerfully:

. . . these exemption powers do not streamline regulation — they dynamite the rule of law itself by creating a two-tier legislative system whereby laws debated and enacted by Parliament can be suspended for political convenience with little to no accountability or transparency.

While we acknowledge Parliament’s efforts to narrow these powers by limiting their application to the “clean technology” and “financial technology” sectors and to improve transparency measures, Ecojustice maintains that such extraordinary powers pose unacceptable risks to our constitutional order and urges the Senate to carefully consider the need for them.

If the Senate decides to support the proposed exemption clauses, we urge you to recommend further improvements that would provide necessary guardrails, ensure legislative clarity and protect vulnerable communities and ecosystems.

Ecojustice supports amendments proposed by the Canadian Civil Liberties Association and the *Centre québécois du droit de l’environnement*, to enhance transparency, clarity and accountability.

In my remarks, I would like to highlight two key recommendations. First, to further clarify the scope of the “clean technology” sector, we recommend including a definition within the act. The Income Tax Act is the only legislation that defines “clean technology.” However, it’s uncertain whether this definition would be legally binding in the context of the proposed red tape reduction act exemption authorities. Hence, we recommend that a definition that is similar in clarity and scope be incorporated into this bill, Bill C-15, to ensure legislative coherence.

exempter des particuliers, des entreprises ou des entités gouvernementales de la plupart des lois fédérales. Ces lois comprennent le Code canadien du travail et des lois essentielles en matière de santé et d’environnement, comme la Loi sur les aliments et drogues, la Loi canadienne sur la sécurité des produits de consommation et la Loi canadienne sur la protection de l’environnement.

Ce sont des exemples classiques de pouvoirs dits « d’Henry VIII », du nom du monarque anglais qui gouvernait par décret, plutôt que par la démocratie parlementaire. De tels pouvoirs portent atteinte à la gouvernance démocratique et à la primauté du droit. Ils minent fondamentalement le rôle du Parlement dans l’élaboration des lois en permettant à l’exécutif de suspendre unilatéralement l’application de lois que le Sénat et la Chambre des communes ont élaborées, débattues et peaufinées au fil des décennies.

Comme le dit si bien la lettre ouverte :

[...] les pouvoirs d’exemption proposés ne simplifient pas la réglementation — ils sapent l’état de droit lui-même en créant un système législatif à deux vitesses où les lois débattues et adoptées par le Parlement peuvent être suspendues pour des raisons d’opportunisme politique, sans aucune transparence ni reddition de compte.

Bien que nous reconnaissons les efforts déployés par le Parlement pour restreindre ces pouvoirs en limitant leur application aux secteurs des « technologies propres » et des « technologies financières » et pour améliorer les mesures visant la transparence, Ecojustice maintient que ces pouvoirs extraordinaires posent des risques inacceptables pour notre ordre constitutionnel et exhorte le Sénat à s’interroger sérieusement sur leur nécessité.

Si le Sénat décide d’appuyer les dispositions d’exemption proposées, nous vous exhortons à recommander d’autres améliorations qui fourniraient les garde-fous nécessaires, assureraient la clarté législative voulue et protégeraient les collectivités et les écosystèmes vulnérables.

Ecojustice appuie les amendements proposés par l’Association canadienne des libertés civiles et le Centre québécois du droit de l’environnement afin d’accroître la transparence, la clarté et la reddition de comptes.

J’aimerais vous soumettre deux recommandations principales. Premièrement, pour clarifier davantage la portée du secteur des « technologies propres », nous recommandons d’inclure une définition dans la loi. La Loi de l’impôt sur le revenu est la seule loi qui définit ce qu’est une « technologie propre ». Cependant, il n’est pas certain que cette définition serait juridiquement contraignante dans le contexte des pouvoirs d’exemption proposés dans la Loi sur la réduction de la paperasse. Par conséquent, nous recommandons qu’une définition de portée équivalente offrant un degré semblable de clarté soit intégrée au

Second, expand the list of excluded Acts to include the Canadian Environmental Protection Act, known as CEPA, and the Species at Risk Act.

The Canadian Environmental Protection Act stands as Canada's cornerstone environmental law, protecting vulnerable Canadians from toxic pollution, including cancer-causing chemicals. This Senate played an instrumental role in modernizing CEPA in 2023 to include the first federal recognition of the right to a healthy environment and protections for vulnerable communities, including women, children and workers.

The Species at Risk Act serves as Canada's primary legislative tool for protecting endangered species, from the last remaining Northern Spotted Owl to the iconic Southern Resident killer whales along our West Coast. Functioning ecosystems are the foundation of the long-term functioning of our economy, and protecting endangered species represents not merely environmental policy but a core expression of Canadian values and identity.

I would also like to underscore our strong support for adding other laws to which my colleague at the Canadian Civil Liberties Association will speak shortly, including the Canada Labour Code, the Canadian Human Rights Act and the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act.

It is precisely in moments of uncertainty such as these that we must fiercely protect the foundations of our democratic principles and constitutional governance. The legacy of this committee's recommendations on this fundamentally important issue will echo through generations. While innovation is essential to Canada's future, it cannot come at the cost of the rule of law or the constitutional principles that protect Canadians. We urge the Senate, as the chamber of sober second thought, to stand as a steadfast guardian of a democratic, equitable and constitutionally grounded legal order. Thank you.

The Chair: Thank you.

[*Translation*]

Geneviève Paul, Chief Executive Officer, Quebec Environmental Law Centre: Honourable senators, on behalf of the Centre québécois du droit de l'environnement, the only non-profit organization in Quebec offering independent legal expertise related to environmental protection, I sincerely thank

projet de loi C-15 afin d'assurer la cohérence législative nécessaire.

Deuxièmement, il faut élargir la liste des lois exclues pour y inclure la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et la Loi sur les espèces en péril.

La Loi canadienne sur la protection de l'environnement est la pierre angulaire de la législation environnementale du Canada. Elle protège les Canadiens vulnérables contre la pollution toxique, y compris les produits chimiques cancérigènes. Le Sénat a joué un rôle déterminant dans la modernisation de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement en 2023 en y intégrant la première reconnaissance fédérale du droit à un environnement sain et des protections pour les communautés vulnérables, y compris les femmes, les enfants et les travailleurs.

La Loi sur les espèces en péril est le principal outil législatif du Canada pour protéger les espèces en voie de disparition, qu'il s'agisse de la dernière chouette tachetée du Nord ou des emblématiques épaulards résidents du Sud, le long de la côte Ouest. Le fonctionnement des écosystèmes est le fondement du fonctionnement à long terme de notre économie, et la protection des espèces en péril représente non seulement une politique environnementale, mais aussi l'expression fondamentale des valeurs et de l'identité canadiennes.

Je tiens également à souligner que nous appuyons fermement l'ajout d'autres lois dont ma collègue de l'Association canadienne des libertés civiles parlera sous peu, notamment le Code canadien du travail, la Loi canadienne sur les droits de la personne et la Loi sur la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones.

C'est précisément dans des moments d'incertitude comme ceux que nous vivons actuellement qu'il nous faut protéger farouchement les fondements de nos principes démocratiques et de notre gouvernance constitutionnelle. Les effets des recommandations de ce comité sur cette question d'une importance capitale se feront sentir pour plusieurs générations à venir. Bien que l'innovation soit essentielle à l'avenir du Canada, elle ne peut pas se faire au détriment de la primauté du droit ou des principes constitutionnels qui protègent les Canadiens. Nous exhortons le Sénat, en sa qualité de Chambre de second examen objectif, à être le gardien indéfectible d'un ordre juridique démocratique, équitable et fondé sur la Constitution. Merci.

Le président : Merci.

[*Français*]

Geneviève Paul, directrice générale, Centre québécois du droit de l'environnement : Honorables sénateurs et sénatrices, au nom du Centre québécois du droit de l'environnement, le seul organisme de bienfaisance au Québec qui offre une expertise juridique indépendante pour la protection de l'environnement au

you for the invitation to come and speak with you again today about Division 5 of Part 5 of Bill C-15.

I am the Executive Director of the CQDE and I am accompanied by Charles Codère, lawyer at the CQDE and J.D. with a specialization in innovation, science and technology from the Université de Montréal.

To begin, the CQDE considers that this division would create an exemption regime that would result in a significant and worrisome breach in the rule of law.

To be clear, we did not say that regulatory sandboxes were a threat to democracy and the rule of law. What we did say, however, is that the first iteration of Division 5 of Part 5 of Bill C-15 does not constitute a regulatory sandbox and that the lack of clear guide rails and the very broad provisions, both in terms of the sectors targeted and the persons or entities eligible for exemptions, do in fact constitute a threat to democracy and the rule of law.

The amendments adopted since then are a step in the right direction, in particular by further defining the sectors concerned and by limiting the scope of the laws that may be suspended.

That being said, we believe that both the approach taken and the very nature of the exemption powers conferred by this division are neither justified nor necessary, and that they pose risks to the health and safety of the public and respect for the rule of law in Canada.

As noted last December, the current extremely complex geopolitical context requires considerable effort by all actors in society, but it should not be used to normalize deregulation or justify such a concentration of power with such broad ramifications. It is even difficult, if not impossible, to fully grasp its scope.

It is important for us to remember that regulatory sandboxes are rare, strictly limited to innovation, targeted and temporary, which is not the case with Bill C-15 right now. We're talking about three to six months in the case of certain fintechs. The OECD's work on regulatory sandboxes and the work of Innovation, Science and Economic Development Canada do not propose deregulation of the kind found in Bill C-15; on the contrary, we want to ensure public safety and collect data to ensure that regulations are tailored to the emergence of new technologies.

service de la population, je vous remercie sincèrement de l'invitation à venir échanger de nouveau aujourd'hui avec vous sur la section 5 de la partie 5 du projet de loi C-15.

Je suis directrice générale du CQDE et je suis accompagnée de Me Charles Codère, avocat au CQDE et titulaire d'un diplôme de doctorat en droit option innovation, science, technologie et droit de l'Université de Montréal.

D'entrée de jeu, le CQDE considère que cette section crée un régime d'exception qui ouvre une brèche importante et préoccupante dans l'État de droit.

Pour être clairs, nous n'avons pas dit que les bacs à sable réglementaires posaient une menace à la démocratie et à l'État de droit. Ce que nous avons dit, cependant, c'est que la première itération de la section 5 de la partie 5 du projet de loi C-15 ne correspond pas à un bac à sable réglementaire et qu'effectivement, l'absence de balises claires et les dispositions très larges tant dans les secteurs visés que dans les personnes ou entités susceptibles de bénéficier des exemptions constituent une menace pour la démocratie et l'État de droit.

Les amendements adoptés depuis sont un pas dans la bonne direction, notamment en circonscrivant davantage les secteurs visés et en limitant la portée des lois susceptibles d'être suspendues.

Cela dit, nous estimons que tant l'approche adoptée que la nature même des pouvoirs d'exemption conférés à cette section ne sont ni justifiées ni nécessaires et que celles-ci posent des risques pour la santé, la sécurité de la population et le respect de l'État de droit au Canada.

Comme on l'a mentionné en décembre dernier, le contexte géopolitique actuel extrêmement complexe requiert des efforts considérables de tous les acteurs de la société, mais cela ne devrait pas servir à normaliser la déréglementation et à légitimer une telle concentration de pouvoir avec d'aussi grandes ramifications. C'est même difficile, voire impossible, d'en saisir pleinement l'ampleur.

Il est important pour nous de rappeler que les bacs à sable réglementaires demeurent rares, strictement limités à l'innovation — ce qui n'est pas le cas actuellement dans le projet de loi C-15 —, ciblés et temporaires. On parle de trois à six mois dans le cas de certaines technologies financières. Ni le travail de l'OCDE sur les bacs à sable réglementaires ni même le travail d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada ne proposent une déréglementation du genre que l'on retrouve dans le projet de loi C-15; au contraire, on veut assurer la sécurité de la population et collecter des données pour s'assurer que la réglementation soit adaptée à l'émergence de nouvelles technologies.

We therefore reiterate that those powers should be removed. There are other ways to test real regulatory sandboxes in a way that is predictable for everyone, including the economic players.

My point has to do with the translation of an amendment agreed to during clause-by-clause consideration in the House of Commons.

In our opinion, the choice of the term in the French version of the bill is problematic. The English version says “clean technologies,” a term that is clearly defined in federal legislation, specifically in subsection 127.45(1) of the Income Tax Act. The French term that is used, however, “*écotechnologie*,” does not appear to be defined in Canadian law. The term used in the French version of the Income Tax Act is “*technologies propres*.”

In the interest of consistency and standardization, we would therefore suggest replacing the term “*écotechnologie*” with “*technologie propre*” and adding a specific and direct reference to the definition in subsection 127.45(1) of the Income Tax Act.

In our opinion, the Senate could make this correction to ensure that the bill is consistent and is properly applied.

Finally, I can conclude by saying that, to protect the public’s right to a healthy environment, to uphold the rights of Indigenous peoples and to protect Canada’s natural heritage as an integral part of our history and culture, certain laws must be explicitly excluded, such as the Canadian Environmental Protection Act and the Species at Risk Act. There are also amendments, which my colleagues will refer to, that can be made to provide for increased consultation, transparency and access to the information provided.

We are counting on you to recognize that innovation can only truly happen if Canadian democracy is protected.

[English]

We would be very happy to answer any questions that you may have, either in French or in English.

[Translation]

Thank you very much.

Anaïs Bussièrès McNicoll, Director, Fundamental Freedoms Program, Canadian Civil Liberties Association: Thank you, Mr. Chair.

Nous réitérons donc que ces pouvoirs devraient être retirés : d’autres manières existent pour proposer de véritables bacs à sable réglementaires, et ce, de manière prévisible pour tous, y compris les acteurs économiques.

Mon point concerne la traduction d’un amendement accepté lors de l’étude article par article à la Chambre des communes.

À notre avis, le choix du terme dans la version française du projet de loi pose problème. Le texte anglais mentionne les « clean technologies », un terme qui est clairement défini dans le corpus législatif canadien, spécifiquement au paragraphe 127.45(1) de la Loi de l’impôt sur le revenu. Le terme français choisi est cependant « *écotechnologie* », un terme qui ne semble pas défini en droit canadien. Le terme figurant dans la version française de la Loi de l’impôt sur le revenu est plutôt « technologies propres ».

Donc, par souci de cohérence et d’harmonisation, nous considérons qu’un amendement serait souhaitable pour remplacer le terme « *écotechnologie* » par « *technologie propre* » et qu’il faudrait inclure une référence explicite et directe à la définition du paragraphe 127.45(1) de la Loi de l’impôt sur le revenu.

C’est une correction que l’on estime que le Sénat pourrait apporter pour que le projet de loi soit cohérent et s’applique correctement.

Enfin, je termine en disant que, pour assurer la protection du droit à un environnement sain pour la population, assurer le respect des droits des peuples autochtones et protéger le patrimoine naturel canadien comme partie intégrante de notre histoire et de notre culture, certaines lois doivent être explicitement exclues, comme la Loi canadienne sur la protection de l’environnement et la Loi sur les espèces en péril. Il y a également des amendements, auxquels mes collègues vont faire allusion et qui peuvent être apportés pour faire en sorte d’accroître la consultation, la transparence et l’accès à l’information prodigué.

Nous comptons sur vous pour que l’on reconnaisse que l’innovation ne peut réellement se faire que si l’on protège la démocratie canadienne.

[Traduction]

Nous serons très heureux de répondre à vos questions, en français ou en anglais.

[Français]

Merci beaucoup.

Anaïs Bussièrès McNicoll, directrice, Programme des libertés fondamentales, Association canadienne des libertés civiles : Merci, monsieur le président.

[English]

Good evening, honourable members of the Standing Senate Committee on National Finance. Thank you for this opportunity to share with you the Canadian Civil Liberties Association, or CCLA's, perspective on Bill C-15's proposed amendments to the Red Tape Reduction Act.

The CCLA is an independent, non-governmental, non-partisan national organization founded in 1964 with a mandate to defend and promote the civil liberties, human rights and democratic freedoms of all people across Canada.

The CCLA is deeply concerned by the new power proposed in Bill C-15 that would allow federal ministers to exempt entities, for up to six years, from the application of most federal laws and regulations. Exempted entities could include individuals, corporations, as well as federal and provincial governments.

On February 20, more than 100 prominent law and human rights experts, labour, sector leaders and civil society organizations released an open letter warning parliamentarians about the anti-democratic path on which the proposed exemption powers would send Canada. The focus of our letter was on urging parliamentarians to vote against Part 5, Division 5, of Bill C-15.

A few days later, the House of Commons voted to add some constraints to the proposed exemption powers. Of note, these powers' purpose would now be limited to encouraging innovation, competitiveness or economic growth in two sectors, namely, the clean technology and financial technology sectors.

While the amendments voted by the House of Commons are a step in the right direction, they neither address nor cure the profoundly problematic nature of the proposed exemption powers.

Giving the executive branch the power to unilaterally bypass an act of Parliament is an affront to the separation of powers: this constitutional architecture that stops any single branch of government from becoming too powerful, ensuring a system of checks and balances that prevents abuse and overreach.

Exemption powers are also an attack on the rule of law principle, which guarantees that everyone, including the government and powerful individuals, is subject to and accountable under the same publicly known, equally enforced and independently adjudicated laws. Our governments' respect for these key principles will define how we as a country resist a

[Traduction]

Bonsoir, honorables membres du Comité sénatorial permanent des finances nationales. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous faire part du point de vue de l'Association canadienne des libertés civiles, ou ACLC, sur les modifications proposées à la Loi sur la réduction de la paperasse dans le projet de loi C-15.

L'ACLC est un organisme national indépendant, non gouvernemental et non partisan qui a été fondé en 1964 et qui a pour mandat de défendre et de promouvoir les libertés civiles, les droits de la personne et les libertés démocratiques de tout le monde au Canada.

L'ACLC est profondément préoccupée par les nouveaux pouvoirs proposés dans le projet de loi C-15 qui permettraient aux ministres fédéraux d'exempter des entités, pour une période maximale de six ans, de l'application de la plupart des lois et des règlements fédéraux. Les entités exemptées pourraient comprendre des particuliers, des sociétés ainsi que les gouvernements fédéral et provinciaux.

Le 20 février dernier, plus d'une centaine d'éminents juristes, experts en droits de la personne, leaders syndicaux et sectoriels et organisations de la société civile ont publié une lettre ouverte mettant en garde les parlementaires contre la voie antidémocratique sur laquelle les pouvoirs d'exemption proposés engageraient le Canada. Notre lettre visait à exhorter les parlementaires à voter contre la section 5 de la partie 5 du projet de loi C-15.

Quelques jours plus tard, la Chambre des communes a voté en faveur de l'ajout de certaines restrictions aux pouvoirs d'exemption proposés. Notamment, ces pouvoirs auraient désormais pour seul objectif d'encourager l'innovation, la compétitivité ou la croissance économique dans deux secteurs, à savoir ceux des écotecnologies et des technologies financières.

Bien que les amendements adoptés par la Chambre des communes constituent un pas dans la bonne direction, ils ne corrigent pas la nature profondément problématique des pouvoirs d'exemption proposés.

Donner à l'exécutif le pouvoir de contourner unilatéralement une loi du Parlement est un affront à la séparation des pouvoirs, cette architecture constitutionnelle qui empêche toute branche du gouvernement de devenir trop puissante, garantissant un système de freins et de contrepoids qui fait obstacle aux abus et aux excès.

Les pouvoirs d'exemption constituent également une atteinte au principe de la primauté du droit, qui garantit que tout le monde, y compris le gouvernement et les personnes influentes, est assujéti aux mêmes lois connues du public, appliquées de manière égale et jugées de façon indépendante, et doit rendre des comptes à leur égard. Le respect de ces principes fondamentaux

troubling trend of democratic decline that we observe around the world.

In this context, we urge the Senate, as the chamber of sober second thought, to consider whether the new exemption powers introduced by the federal government are worth the threat they pose to our democratic processes and principles.

The CCLA's response to this question is unequivocal: The risks clearly outweigh the benefits, so these exemption powers should be removed from Bill C-15.

Should the committee reach a different conclusion, we respectfully urge its members to add important safeguards to the proposed exemption powers in order to partially mitigate their detrimental impacts on the people of Canada. CCLA's proposed amendments are attached to our opening remarks.

First, the CCLA recommends adding a handful of acts to the proposed definition of an "*excluded Act*" to minimize risks of human rights, workers' rights, privacy rights and government accountability protections being trampled on in the name of economic growth, competitiveness or innovation. These statutes are the Canada Labour Code, the Canadian Human Rights Act, the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act, and the Personal Information Protection and Electronic Documents Act.

Second, the mandatory consultation process provided under proposed paragraph 12(3)(b) of the Red Tape Reduction Act should be amended to require that the minister consult groups and communities likely to be adversely impacted by a requested exemption.

Third, we note that the minister's transparency duties pursuant to proposed sections 14, 14.1 and 14.2 of the Red Tape Reduction Act are significantly compromised by the breadth of the discretionary power granted to withhold information that, in the minister's opinion, would be inappropriate to make publicly accessible, to publish or to include in the report "for reasons that include safety or security considerations or the protection of confidential or personal information."

We recommend amending proposed subsections 14(2), 14.1(2) and 14.2(3) so that the minister's discretionary power is limited by an exhaustive list of considerations as opposed to the current non-exhaustive list. This could be achieved by removing the words "reasons that include" from these three subsections.

We thank you for your attention, and I will be happy to answer your questions in the language of your choice.

par nos gouvernements déterminera la façon dont notre pays résistera à une tendance inquiétante de déclin démocratique que nous observons à plusieurs endroits dans le monde.

Dans ce contexte, nous exhortons le Sénat, en tant que Chambre de second examen objectif, à se demander si les nouveaux pouvoirs d'exemption proposés par le gouvernement fédéral valent la menace qu'ils font peser sur nos processus et nos principes démocratiques.

La réponse de l'ACLC à cette question est sans équivoque : les risques l'emportent nettement sur les avantages, et ces pouvoirs d'exemption devraient donc être retirés du projet de loi C-15.

Si le comité parvient à une conclusion différente, nous exhortons respectueusement ses membres à ajouter des balises importantes aux pouvoirs d'exemption proposés afin d'atténuer en partie leurs effets néfastes sur la population canadienne. Les modifications recommandées par l'ACLC sont jointes à notre déclaration préliminaire.

Premièrement, l'ACLC recommande d'ajouter certaines lois à la définition proposée de « *loi exclue* » afin de minimiser les risques que les droits de la personne, les droits des travailleurs, le droit à la vie privée et la responsabilité gouvernementale soient bafoués au nom de la croissance économique, de la compétitivité ou de l'innovation. Ces lois sont le Code canadien du travail, la Loi canadienne sur les droits de la personne, la Loi sur la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones et la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques.

Deuxièmement, le processus de consultation obligatoire prévu à l'alinéa 12(3)(b) proposé de la Loi sur la réduction de la paperasse devrait être modifié afin d'exiger que le ministre consulte les groupes et les collectivités susceptibles d'être touchés négativement par une exemption demandée.

Troisièmement, nous notons que les obligations de transparence du ministre en vertu des articles 14, 14.1 et 14.2 proposés de la Loi sur la réduction de la paperasse sont considérablement compromises par l'étendue du pouvoir discrétionnaire qui lui est accordé de ne pas divulguer des renseignements qui, selon lui, ne devraient pas être rendus accessibles au public, publiés ou inclus dans son rapport « notamment pour des raisons de sécurité ou de sûreté ou pour la protection de renseignements confidentiels ou personnels ».

Nous recommandons de modifier les paragraphes 14(2), 14.1(2) et 14.2(3) proposés afin que le pouvoir discrétionnaire du ministre soit limité par une liste exhaustive de considérations, plutôt que par la liste non exhaustive actuelle. Cela pourrait se faire en supprimant le mot « notamment » de ces trois paragraphes.

Je vous remercie de votre attention, et je serai heureuse de répondre à vos questions dans la langue de votre choix.

[Translation]

Thank you.

The Chair: Thank you very much. Would it be possible for you to send us some written notes to finish up your presentation? I'll tell you why. We have a vote at 8:38. We are in a room that is quite far from the Senate Chamber. So we will have to stop the meeting at 8:28 p.m. That gives us about 15 or 20 minutes for discussion and questions. I don't want to interfere with your presentation, so if you have further information to provide, I invite you to send us some written notes.

We can nevertheless move on to a few questions.

Are you comfortable with the following approach: we will ask our questions, you can take note of them, we say to whom they are directed and you can send us written answers? They will be posted on the committee website, so they will be public. Is that okay? Perfect. We'll ask the questions right away and they can send us the answers.

[English]

Senator Cardozo: I just want to add one point. When you used the term "Henry VIII clause," it is actually more specific than perhaps what Mr. Malas said, and perhaps you were just using it for shorthand. But in 1539, the Parliament of the United Kingdom actually passed a law giving Henry VIII these extensive powers to amend, repeal or override legislation. That was then repealed by the Parliament in 1547 upon his death. This is to add specificity to that term. It is not just something that happened a long time ago. It is really very specific.

I want to thank Ms. Bussi eres McNicoll for the specificity. As I understand it, you feel that the circumstances at the moment do not warrant using this type of clause. Are there any types of situations in which you feel they would be legitimate? But I take your very specific suggestions that you gave at the end of your presentation, which I think was very helpful. Thank you.

[Translation]

The Chair: We can send you the questions. You don't need to use shorthand to write them down. Thank you very much.

[English]

Senator Loffreda: Thank you to all our witnesses for being here. My question is on long-term institutional precedent. This project is being described as one of the largest infrastructure initiatives in Canadian history. From your perspective, do the

[Français]

Merci.

Le président : Merci beaucoup. Vous serait-il possible de nous envoyer des notes écrites, si vous voulez compléter votre présentation? Je vais vous expliquer pourquoi. Nous avons un vote à 20 h 38. Nous sommes dans une salle qui est située assez loin de la salle du Sénat. On devra donc arrêter la réunion à 20 h 28. Cela nous donne environ 15 ou 20 minutes pour des échanges et des questions. Je ne veux pas vous nuire dans votre présentation, donc si vous avez des éléments plus complets à ajouter, je vous invite à nous envoyer des notes écrites.

On peut quand même passer à quelques questions.

 tes-vous à l'aise avec la façon de faire suivante : on vous pose les questions, vous les prenez en note, on dit à qui elles sont adressées et vous nous envoyez des réponses écrites? Elles seront déposées sur le site Web du comité, donc elles seront publiques. à va? Parfait. On va poser les questions tout de suite et ils pourront nous envoyer des réponses.

[Traduction]

Le sénateur Cardozo : Je voudrais seulement ajouter une chose. Lorsque vous avez parlé de la « clause dite Henri VIII », c'est en fait quelque chose de plus spécifique que ce qu'a peut-être laissé entendre M. Malas, et vous l'utilisiez peut-être simplement par souci de concision. Or, en 1539, le Parlement du Royaume-Uni a adopt e une loi accordant à Henri VIII ces vastes pouvoirs de modifier, d'abroger ou de contrecarrer des dispositions législatives. La loi en question a ensuite été abrogée par le Parlement en 1547, à la mort du roi. Je le précise pour ajouter quelques précisions au sujet de ce terme. Il ne s'agit pas simplement d'un  v enement qui s'est produit il y a longtemps. C'est en réalité quelque chose de très précis.

Je tiens à remercier Mme Bussières McNicoll pour les précisions. Si je comprends bien, vous estimez que les circonstances actuelles ne justifient pas le recours à ce type de disposition. Y a-t-il des situations dans lesquelles vous jugeriez qu'il serait légitime de le faire? Je retiens toutefois les suggestions très précises que vous avez formulées à la fin de votre expos e, que j'ai trouvées très utiles. Merci.

[Français]

Le président : On pourra vous envoyer les questions. Vous n'avez pas besoin de faire de la sténographie pour les prendre en note. Merci beaucoup.

[Traduction]

Le sénateur Loffreda : Merci à tous nos témoins de leur présence. Ma question porte sur les précédents institutionnels à long terme. On décrit le projet comme l'une des plus grandes initiatives en matière d'infrastructure de l'histoire du Canada.

powers granted in this legislation set any precedents that could be used in future projects? If so, what safeguards should Parliament consider to ensure that those precedents do not weaken accountability or the protection of individual rights in the future?

[Translation]

Senator Hébert: Several of you commented on the issue of regulatory sandboxes and your concerns in that regard. I understand, however, that the government made amendments to tighten up the criteria in question. Those mechanisms also exist elsewhere in the world. A number of OECD countries come to mind, for instance.

As you know, Canada is currently facing significant economic challenges, which requires us to be more agile in a number of ways in various sectors that are very strategic for our collective future. I would like you to tell us, basically, why you are not satisfied, considering the parameters or guard rails that the government has put in place to tighten the criteria. What would be different in Canada as compared to other OECD countries where this has been very successful?

The Chair: If you have any examples of places where you say that it isn't like this in other countries, or if you have specific examples of drafting When we heard from the ministers, they said that we were behind on sandboxes. I'm not sure that Canada shares the same understanding of sandboxes as found in other countries. We gather that you have expertise in this field.

Senator Galvez: Ms. Bussièrès McNicoll, can you elaborate on the four acts that you want to add to the list included as an amendment in the other place? To follow up on what we just discussed, the factors are scope, exceptions, as you said, clean technology, innovation and duration. There's another factor that I can't remember.

I read somewhere, in relation to the OECD and other countries, that these four aspects were involved. I'm missing a fifth. I would like you to explain why this sandbox method doesn't meet the needs of the governments. They say that they need this, but they don't normally do the sandbox in other places. I would like some clarification, please. Thank you.

Selon vous, les pouvoirs conférés par la mesure législative créent-ils des précédents qui pourraient être utilisés dans le cadre d'autres projets à l'avenir? Si oui, quelles mesures de protection le Parlement devrait-il envisager d'adopter pour s'assurer que les précédents n'affaiblissent pas la reddition de comptes ou la protection des droits individuels à l'avenir?

[Français]

La sénatrice Hébert : Plusieurs d'entre vous ont commenté la question des bacs à sable réglementaires et les inquiétudes que vous aviez par rapport à cet élément. Pourtant, je crois comprendre qu'il y a des amendements qui sont venus resserrer les critères paramétrés qui ont été apportés par le gouvernement. Ce sont des mécanismes qui existent aussi ailleurs dans le monde. On pense à plusieurs pays de l'OCDE, par exemple.

Vous savez que le Canada fait face actuellement à des défis importants sur le plan économique, ce qui nous oblige à montrer plus d'agilité à plusieurs égards dans plusieurs secteurs très stratégiques pour notre avenir collectif. J'aimerais que vous nous disiez, au fond, pourquoi vous n'êtes pas satisfait, considérant les paramètres ou les garde-fous que le gouvernement a mis en place pour resserrer les critères. En quoi est-ce que ce serait différent de ce que le Canada vivrait par rapport à cela comparativement à d'autres pays de l'OCDE où cela a eu des succès intéressants et importants?

Le président : Si vous avez des suggestions d'endroits où vous dites que ce n'est pas comme cela dans d'autres pays ou si vous avez des exemples précis de rédaction... Quand on a entendu les ministres, ils nous disaient qu'on était en retard sur les bacs à sable. Je ne suis pas certain que le Canada ait la même compréhension des bacs à sable que ce qui se fait dans les autres pays. On croit comprendre que vous avez de l'expertise dans ce domaine.

La sénatrice Galvez : Madame Bussièrès McNicoll, pouvez-vous me donner plus de détails sur les quatre lois que vous voulez ajouter à la liste qui a été ajoutée en amendement à l'autre endroit? Pour donner suite à ce dont on vient de discuter, les éléments sont la portée, les exceptions, comme vous l'avez dit, les technologies propres, les innovations, ainsi que la durée. Il y a un autre élément dont je ne me souviens pas.

J'ai lu quelque part au sujet de l'OCDE et d'autres pays qu'il y avait ces quatre aspects, et il m'en manque un cinquième. J'aimerais effectivement que vous nous expliquiez pourquoi cette méthode du bac à sable ne répond pas aux besoins des gouvernements. Ils disent qu'ils ont besoin de cela, mais normalement, le bac à sable, ils ne font pas cela ailleurs. J'aimerais avoir des précisions, s'il vous plaît. Merci beaucoup.

[English]

Senator Papatello: My question is along the lines of my colleague Senator Hébert's. The OECD countries, the Minister of Finance, when he appeared at our committee a couple of days ago, mentioned that we are actually lagging.

In your experience and in your network that is global, if you have examples where a disaster has arisen because of this very thing, or if, in fact, the financial sector, which are these two elements, the financial sector technology or high-tech and finance, and the clean energy sector, where has it gone off the rails when they used this methodology? It has been put to us by that sector of innovation that it is not enough. "Why are you putting more guardrails? We need to get moving here and show you that we can do things," and then once it is working, look at how you can expand it.

It is a pilot project, if you will, just to get them moving. When it has been done in every other OECD, I haven't heard any case where something has gone off the rails.

Now, I'm not suggesting that it has never happened. Maybe it has just never been presented to us. But we are in two fields where we want them to excel, in particular in clean and green technology. In your network, please show us the examples of where this did not work well.

Thank you.

[Translation]

Senator Forest: In your brief for the finance committee, you asked the government to strengthen the anti-greenwashing regime by providing additional support to the Competition Bureau in order to better combat greenwashing and to better inform businesses through regulations. I would like you to share a few examples of how this could be stated in concrete terms.

The Chair: We apologize for asking our questions in this manner. We aren't in the habit of making a list of questions. We hope that it won't be too much work for you and that our approach to asking questions isn't too cumbersome. You can answer as simply as possible. If you have graduate theses on the topics, all the better. Otherwise, we aren't asking you either We know that you're not-for-profit organizations, so we wouldn't want to push things too far.

[Traduction]

La sénatrice Papatello : Ma question va dans le même sens que celle de ma collègue, la sénatrice Hébert. Les pays de l'OCDE, le ministre des Finances, lorsqu'il a comparu devant notre comité hier, ont mentionné que nous tirons de l'arrière en réalité.

D'après votre expérience et au sein de votre réseau, qui est mondial, avez-vous des exemples où une catastrophe s'est produite à cause de cela? Ou, en fait, concernant le secteur financier, qui comprend ces deux éléments, la technologie financière ou la haute technologie et la finance et le secteur des énergies propres, où les choses ont-elles déraillé lorsqu'on a utilisé cette méthodologie? Le secteur de l'innovation nous a indiqué que ce n'est pas suffisant. « Pourquoi ajoutez-vous des garde-fous? Nous devons aller de l'avant et vous montrer que nous sommes capables de faire les choses ». Puis, une fois que les choses fonctionnent, on peut voir comment on peut élargir les possibilités.

C'est en quelque sorte un projet pilote, juste pour faire bouger les choses. Depuis que la mesure a été mise en place dans tous les autres pays de l'OCDE, je n'ai entendu parler d'aucun cas où les choses auraient déraillé.

Je ne dis pas que ce n'est jamais arrivé. Peut-être qu'on ne nous en a tout simplement jamais parlé. Mais ce sont deux domaines que nous voulons voir exceller, en particulier les technologies propres et vertes. Dans votre réseau, montrez-nous les exemples où cela n'a pas bien fonctionné.

Merci.

[Français]

Le sénateur Forest : Dans votre mémoire au Comité des finances, vous demandez au gouvernement de renforcer le régime contre l'écoblanchiment en fournissant des mesures de soutien supplémentaires au Bureau de la concurrence pour mieux lutter contre l'écoblanchiment et mieux renseigner les entreprises au moyen de règlements. J'aimerais que vous nous donniez quelques exemples des façons dont cela pourrait s'exprimer concrètement.

Le président : On s'excuse de vous demander cela de cette façon. On n'a pas l'habitude de faire une liste de questions. On espère que ce ne sera pas trop de travail pour vous et que ce n'est pas trop lourd, la façon de vous poser nos questions. Vous pouvez répondre de la façon la plus simple possible. Si vous avez des thèses de maîtrise sur les sujets, tant mieux, sinon on ne vous demande pas non plus... On sait que vous êtes des organismes à but non lucratif, donc on ne voudrait pas ambitionner.

Yesterday, officials appeared before the committee. I asked the clerk whether we could send you the excerpts. They seemed to be saying that we had a poor understanding of sandboxes. They were saying that, when the clause stated that the minister has the power to exclude any legislation apart from the Criminal Code — in an amendment, on the other hand, they did add some legislation — it didn't mean that the minister could do anything. It must fall within the minister's jurisdiction. For example, if the Official Languages Act falls outside the minister's jurisdiction, the minister can't exclude the application of that act.

You spoke about the Canadian Environmental Protection Act and the Species at Risk Act. I gather from the official's explanation yesterday that, if you aren't the Minister of the Environment, but the Minister of Transport, for example, you can't exclude the application of the environment act and the Species at Risk Act. That's how I interpreted his comments.

We'll send you this excerpt from the official's testimony and ask you to comment on whether you agree or disagree, and why. Is that okay?

Thank you. We really apologize. We'll certainly have the opportunity to invite you back. You're extremely credible and competent organizations, so we greatly appreciate your contribution to the committee. We wish you a pleasant evening.

(The committee adjourned.)

Hier, des fonctionnaires ont témoigné au comité et j'ai demandé à la greffière si on pouvait vous envoyer les extraits. Ils semblaient dire qu'on avait une mauvaise compréhension des bacs à sable. Ils disaient que, quand la clause indiquait que le ministre a le pouvoir d'exclure toute loi, sauf le Code criminel — en amendement, de l'autre côté, ils ont pourtant ajouté quelques lois —, cela ne voulait pas dire que le ministre pouvait faire n'importe quoi. Cela doit se trouver dans son champ de compétence. Par exemple, si la Loi sur les langues officielles n'est pas dans son champ de compétence, le ministre ne peut pas exclure l'application de cette loi.

Vous avez parlé de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement et de la Loi sur les espèces en péril. Ce que je comprends de l'explication du fonctionnaire hier, c'est que si on n'est pas ministre de l'Environnement, mais ministre des Transports, par exemple, on ne peut pas exclure l'application de la Loi sur l'environnement et de la Loi sur les espèces en péril. C'est ce que j'ai compris de son témoignage.

On va donc vous envoyer cet extrait du témoignage du fonctionnaire, vous demander si vous pouvez faire des commentaires et préciser si vous êtes d'accord ou en désaccord, et pour quelles raisons. Cela vous va?

Merci beaucoup. On s'excuse vraiment. On aura sûrement l'occasion de vous inviter de nouveau. Vous êtes des organismes extrêmement crédibles et compétents, donc on apprécie beaucoup votre apport au comité. Bonne soirée.

(La séance est levée.)
