

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 10, 2026

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:54 p.m. [ET] to study the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2027, with the exception of Library of Parliament Vote 1; and to study the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 2027.

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

[*Translation*]

The Chair: Good evening, everyone. I would like to welcome all the senators and all the viewers across the country who are watching us on sencanada.ca.

My name is Claude Carignan; I'm a senator from Quebec and chair of the Standing Senate Committee on National Finance. Now I would like to ask my colleagues to introduce themselves.

Senator Forest: Éric Forest, independent senator for the Gulf division, Quebec.

[*English*]

Senator Papatello: I'm Sandra Papatello, an Ontario senator.

[*Translation*]

Senator Oudar: Manuelle Oudar from Quebec.

[*English*]

Senator Cardozo: Andrew Cardozo, Ontario.

[*Translation*]

Senator Dalphond: Pierre Dalphond, De Lorimier division, Quebec.

[*English*]

Senator Ross: Krista Ross, New Brunswick.

Senator MacAdam: Jane MacAdam, Prince Edward Island.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, today we are continuing our study of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2027, and we are also studying the Supplementary Estimates (A), which have been added for the same fiscal year.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 10 juin 2026

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 54 (HE), pour étudier le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2027, à l'exception du crédit 1 de la Bibliothèque du Parlement; et pour étudier le Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2027.

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

[*Français*]

Le président : Bonsoir à tous. Bienvenue à tous les sénateurs et sénatrices, ainsi qu'aux Canadiens qui se joignent à nous sur sencanada.ca.

Je suis Claude Carignan, sénateur du Québec et président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. Je demanderais à mes collègues de se présenter.

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

[*Traduction*]

La sénatrice Papatello : Je suis Sandra Papatello, sénatrice de l'Ontario.

[*Français*]

La sénatrice Oudar : Manuelle Oudar, du Québec.

[*Traduction*]

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

[*Français*]

Le sénateur Dalphond : Pierre Dalphond, division De Lorimier, au Québec.

[*Traduction*]

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

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénatrices et sénateurs, nous poursuivons aujourd'hui notre étude du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2027 et nous étudions aussi le Budget supplémentaire des dépenses, qui s'est ajouté pour le même exercice (A).

For our first panel of witnesses this evening, we are pleased to welcome Debbie Beresford-Green, Vice-President, Food Safety and Science, and Stanley Xu, Vice-President, Corporate Management and Chief Financial Officer, from the Canadian Food Inspection Agency.

We also welcome Ryan Higgs, Acting Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer, as well as Lynne René de Cotret, Assistant Deputy Minister, Oral Health Branch, Health Canada.

Finally, we welcome Rod Greenough, Vice-President and Chief Financial Officer, Chief Financial Officer and Corporate Management Branch, and Dr. Natasha Crowcroft, Vice-President, Infectious Diseases and Vaccination Programs Branch, Public Health Agency of Canada.

Welcome, everyone, and thank you for accepting our invitation to appear before the committee. We will now hear the opening remarks from Ms. Beresford-Green, Mr. Higgs and Mr. Greenough. We'll start with Ms. Beresford-Green.

[English]

Debbie Beresford-Green, Vice-President, Food Safety and Science, Canadian Food Inspection Agency: Thank you very much, Mr. Chair and honourable members, for the opportunity to appear before the committee this evening. I am pleased to be here to present an overview of the Canadian Food Inspection Agency's budget and to highlight the important work that we do for Canadians.

The Canadian Food Inspection Agency, or CFIA, is Canada's largest science-based regulator with a dual mandate of protecting health and safety and enabling trade. Our primary responsibility is to safeguard Canada's food supply and plant health and animal health. Our inspectors, veterinarians and scientists across the country inspect food for safety risks, protect plants from pests and invasive species, and respond to animal diseases that could threaten Canada's animal and human health.

At the same time, CFIA employees help businesses to understand and verify their compliance with Canada's federal regulations for food safety, plant health and animal health. This, in turn, allows us to open export markets for our high-quality Canadian products.

Pour notre premier groupe de témoins ce soir, nous avons le plaisir d'accueillir Debbie Beresford-Green, vice-présidente, Salubrité des aliments et des sciences, et Stanley Xu, vice-président, Gestion intégrée et dirigeant principal des finances, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Nous accueillons également Ryan Higgs, sous-ministre adjoint par intérim et dirigeant principal des finances, ainsi que Lynne René de Cotret, sous-ministre adjointe, Direction générale de la santé buccodentaire, de Santé Canada.

Enfin, nous accueillons Rod Greenough, vice-président et dirigeant principal des finances, Direction générale du dirigeant principal des finances et services intégrés de gestion, et la Dre Natasha Crowcroft, vice-présidente, Direction générale des programmes sur les maladies infectieuses et de la vaccination, de l'Agence de la santé publique du Canada.

Bienvenue à tous et merci d'avoir accepté notre invitation à comparaître devant le comité. Nous allons maintenant entendre les déclarations liminaires de Mme Beresford-Green, de M. Higgs et de M. Greenough. Nous allons commencer par Mme Beresford-Green.

[Traduction]

Debbie Beresford-Green, vice-présidente, Salubrité des aliments et sciences, Agence canadienne d'inspection des aliments : Merci beaucoup, monsieur le président et honorables membres, de me donner l'occasion de comparaître devant le comité ce soir. Je suis heureuse d'être ici pour vous présenter un aperçu du budget de l'Agence canadienne d'inspection des aliments et pour souligner le travail important que nous faisons pour les Canadiens.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments, ou ACIA, est le plus important organisme de réglementation à vocation scientifique au Canada. Elle a le double mandat de protéger la santé et la sécurité et de favoriser le commerce. Notre principale responsabilité est de protéger l'approvisionnement alimentaire du Canada, ainsi que la santé des végétaux et des animaux. Nos inspecteurs, vétérinaires et scientifiques de partout au pays inspectent les aliments pour détecter les risques pour la sécurité, protègent les plantes contre les ravageurs et les espèces envahissantes et réagissent aux maladies animales qui pourraient menacer la santé animale et humaine du Canada.

En même temps, les employés de l'ACIA aident les entreprises à comprendre et à vérifier leur conformité aux règlements fédéraux du Canada en matière de salubrité des aliments, de protection des végétaux et de santé animale. Cela nous permet, à notre tour, d'ouvrir des marchés d'exportation pour nos produits canadiens de haute qualité.

[Translation]

The CFIA plays a vital role in advancing Canada's interprovincial and international trade agenda. Canada has one of the best food safety systems in the world, which is based on our Safe Food for Canadians Act and its regulations. It provides rigorous, internationally recognized standards for food safety and consumer protection.

Global markets are built on trust in national food systems. In 2024, Canada exported about \$65 billion of food and seafood. In Canada, more than 20,000 food businesses hold a Safe Food for Canadians licence.

[English]

Recently, the CFIA introduced a concierge-style service that provides tailored, hands-on guidance to help businesses obtain federal licences so they can navigate the licensing process and sell across Canada and export.

Our work in this area has already helped companies obtain CFIA licences that will enable millions of dollars of additional internal trade. This is just one of many examples of how we are reducing red tape and removing barriers to trade, while ensuring our regulations are straightforward and practical to meet the real-world needs of Canadians and the agricultural and agri-food sector.

Budget 2025 supports the vital work of the CFIA by delivering generational and transformational investments for agriculture and agri-food stakeholders. These important investments include nearly \$150 million for the CFIA to support the government's trade diversification strategy.

[Translation]

This funding will modernize digital trade tools and services, including AI integration. It will also increase market access for Canadian agriculture, agri-food, fish and seafood, and it will address trade barriers, improve regulatory cooperation and promote greater market entry.

[English]

The CFIA's 2026-27 Main Estimates are \$839.1 million. The Spring Economic Update will renew six CFIA initiatives, totalling approximately \$83 million per year.

[Français]

L'agence joue un rôle essentiel dans la réalisation du programme du Canada en matière de commerce interprovincial et international. Le Canada a l'un des meilleurs systèmes de salubrité des aliments au monde, fondé sur la Loi sur la salubrité des aliments au Canada et son règlement d'application. Ce système établit des normes rigoureuses et reconnues à l'échelle internationale pour assurer la salubrité des aliments et la protection du public consommateur.

Les marchés mondiaux reposent sur la confiance dans les systèmes alimentaires nationaux. En 2024, le Canada a exporté pour environ 65 milliards de dollars en aliments et en produits de la mer. Plus de 20 000 entreprises alimentaires au pays détiennent un permis pour la salubrité des aliments au Canada.

[Traduction]

Récemment, l'ACIA a mis en place un service de type conciergerie qui fournit des conseils personnalisés et pratiques pour aider les entreprises à obtenir des permis fédéraux afin qu'elles puissent s'y retrouver dans le processus de délivrance de permis, vendre partout au Canada et exporter leurs produits.

Notre travail dans ce domaine a déjà aidé des entreprises à obtenir des permis de l'ACIA, ce qui permettra d'augmenter de plusieurs millions de dollars le commerce intérieur. Ce n'est qu'un exemple parmi tant d'autres de la façon dont nous réduisons les formalités administratives et éliminons les obstacles au commerce, tout en veillant à ce que notre réglementation soit simple et pratique pour répondre aux besoins réels des Canadiens et du secteur agricole et agroalimentaire.

Le budget de 2025 soutient le travail essentiel de l'ACIA en effectuant des investissements générationnels et transformateurs pour les intervenants du secteur agricole et agroalimentaire. Ces investissements importants comprennent près de 150 millions de dollars pour l'ACIA afin d'appuyer la stratégie de diversification du commerce du gouvernement.

[Français]

Ce financement permettra de moderniser les outils et services numériques liés au commerce, notamment grâce à l'intégration de l'intelligence artificielle. Il permettra en outre d'améliorer l'accès aux marchés pour les secteurs canadiens de l'agriculture, de l'agroalimentaire, du poisson et des fruits de mer, de s'attaquer aux obstacles au commerce et d'améliorer la coopération en matière de réglementation.

[Traduction]

Le Budget principal des dépenses de 2026-2027 de l'ACIA s'élève à 839,1 millions de dollars. La mise à jour économique du printemps renouvellera six initiatives de l'ACIA totalisant environ 83 millions de dollars par année.

These initiatives fund core operational programming for the agency, including safeguarding the Canadian food supply, responding rapidly to animal and plant disease outbreaks, and maintaining access to international markets for Canadian beef and cattle.

[Translation]

The Spring Economic Update also includes a commitment to clarify the CFIA's mandate to consider food security and food costs.

Further, it announced the government's commitment to developing a National Food Security Strategy. This strategy will make it easier for Canadians to access affordable and nutritious food.

[English]

Mr. Chair, the investments outlined in the budget reflect our ongoing commitment to delivering real results for Canadians. These investments will help the CFIA to continue its vital work in safeguarding the food we eat, protecting our plants and animals, and supporting trade and market access, all of which builds a stronger foundation for Canada for the future.

Thank you. We look forward to answering questions.

[Translation]

The Chair: Thank you very much. Mr. Higgs, you have the floor.

[English]

Ryan Higgs, Acting Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer, Health Canada: Good evening, Mr. Chair and members of the Standing Senate Committee on National Finance.

Thank you for inviting me to discuss Health Canada's 2026-27 Main Estimates and Supplementary Estimates (A). I appreciate the opportunity to outline some of the department's key priorities and to update you on how the resources requested in the estimates will support the delivery of programs that contribute to the health of Canadians.

Joining me today are several colleagues who can provide more detailed responses to any program-specific questions you may have. In the Main Estimates and Supplementary Estimates (A), there is \$11.2 billion in proposed spending, which consists of \$4.7 billion in operating funding, \$23 million in capital funding, \$5.9 billion in grants and contributions, and \$560.4 million in statutory funding.

Ces initiatives financent les programmes opérationnels de base de l'agence, y compris la protection de l'approvisionnement alimentaire canadien, la réponse rapide aux éclosions de maladies animales et végétales et le maintien de l'accès aux marchés internationaux pour le bœuf et le bétail canadiens.

[Français]

La mise à jour économique du printemps comprend également l'engagement à préciser le mandat de l'agence, afin de tenir compte de la sécurité alimentaire et du coût des aliments.

On y annonce également l'engagement du gouvernement à élaborer une stratégie nationale de sécurité alimentaire, afin de faciliter l'accès de la population canadienne à des aliments abordables et nutritifs.

[Traduction]

Monsieur le président, les investissements décrits dans le budget témoignent de notre engagement continu à obtenir des résultats concrets pour les Canadiens. Ces investissements aideront l'ACIA à poursuivre son travail essentiel en protégeant les aliments que nous mangeons, en protégeant nos plantes et nos animaux et en soutenant le commerce et l'accès aux marchés, ce qui jette des bases plus solides pour le Canada à l'avenir.

Merci. Nous serons heureux de répondre à vos questions.

[Français]

Le président : Merci beaucoup. Monsieur Higgs, vous avez la parole.

[Traduction]

Ryan Higgs, sous-ministre adjoint par intérim et dirigeant principal des finances, Santé Canada : Bonsoir, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

Je vous remercie de m'avoir invité à discuter du Budget principal des dépenses et du Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2026-2027 de Santé Canada. Je suis heureux d'avoir l'occasion de décrire certaines des principales priorités du ministère et de faire le point sur la façon dont les ressources demandées dans le budget des dépenses soutiendront la prestation de programmes qui contribuent à la santé des Canadiens.

Je suis accompagné aujourd'hui de plusieurs collègues qui peuvent fournir des réponses plus détaillées à toute question que vous pourriez avoir au sujet d'un programme en particulier. Dans le Budget principal des dépenses et le Budget supplémentaire des dépenses (A), il y a 11,2 milliards de dollars en dépenses proposées, qui comprennent 4,7 milliards de dollars en fonds de fonctionnement, 23 millions de dollars en fonds

Overall, this represents an increase of approximately \$588.3 million over the authorities at this time in 2025-26.

I will now provide a high-level summary of some of the initiatives included in the \$11.2 billion in proposed spending.

Through these estimates, Health Canada remains committed to protecting the health and well-being of Canadians. A key priority will be strengthening Canada's health care systems, while ensuring our investments deliver results for Canadians.

Some significant areas of investment are as follows:

Funding associated with the federal-provincial-territorial health agreements under the Shared Health Priorities is projected to remain at \$4.6 billion in 2026-27, supporting the following four priority areas: expanding access to family health services, including in rural and remote areas; supporting our health workers and reducing backlogs; improving access to quality mental health and substance use services; and modernizing health care systems with health data and digital tools.

[Translation]

We will also continue to uphold the principles of the Canada Health Act, ensuring that Canadians receive care based on need rather than ability to pay.

Oral health is another area where we are making tangible progress. Investments in the Canadian Dental Care Plan continue to support access to oral health care for millions of Canadians.

For 2026-27, over \$3.8 billion is allocated to expand recipient eligibility and provide ongoing benefits to help our health system prevent dental disease, reduce emergency visits and improve overall health outcomes.

[English]

Improving access to mental health supports and help for substance use remains a core focus of our work.

Through the Youth Mental Health Fund, the Substance Use and Addictions Program, and the Emergency Treatment Fund, Health Canada will continue to expand its efforts to the youth

d'immobilisations, 5,9 milliards de dollars en subventions et contributions, et 560,4 millions de dollars en fonds législatifs.

Dans l'ensemble, cela représente une augmentation d'environ 588,3 millions de dollars par rapport aux autorisations à ce moment-ci en 2025-2026.

Je vais maintenant présenter un résumé de haut niveau de certaines des initiatives incluses dans les dépenses proposées de 11,2 milliards de dollars.

Grâce à ce budget des dépenses, Santé Canada demeure déterminé à protéger la santé et le bien-être des Canadiens. Une priorité clé sera de renforcer les systèmes de soins de santé du Canada, tout en veillant à ce que nos investissements produisent des résultats pour les Canadiens.

Voici quelques domaines d'investissement importants :

Le financement associé aux accords fédéraux-provinciaux-territoriaux en matière de santé dans le cadre des priorités partagées en matière de santé devrait rester à 4,6 milliards de dollars en 2026-2027, à l'appui des quatre domaines prioritaires suivants : élargir l'accès aux services de santé familiale, y compris dans les régions rurales et éloignées; soutenir nos travailleurs de la santé et réduire les arriérés; améliorer l'accès à des services de qualité en matière de santé mentale et de toxicomanie; et moderniser les systèmes de soins de santé à l'aide de données sur la santé et d'outils numériques.

[Français]

Nous continuerons également de défendre les principes de la Loi canadienne sur la santé pour veiller à ce que les Canadiens reçoivent des soins en fonction de leurs besoins, et non de leur capacité de payer.

La santé buccodentaire est un autre domaine dans lequel nous réalisons des avancées concrètes : les investissements dans le Régime canadien de soins dentaires continuent de favoriser l'accès aux soins pour des millions de Canadiens.

Pour l'exercice 2026-2027, plus de 3,8 milliards de dollars sont alloués à l'élargissement des critères d'admissibilité et à l'établissement de prestations permanentes, afin d'aider notre système de santé à prévenir les maladies dentaires, à réduire les visites aux urgences et à améliorer les résultats globaux en matière de santé.

[Traduction]

L'amélioration de l'accès aux soutiens en santé mentale et à l'aide pour la consommation de substances reste au cœur de notre travail.

Par l'entremise du Fonds pour la santé mentale des jeunes, du Programme sur l'usage et les dépendances aux substances et du Fonds de traitement d'urgence, Santé Canada continuera

population, provinces and territories, municipalities, and Indigenous-led organizations in improving physical and mental well-being.

[Translation]

Regulatory modernization remains a cornerstone of our agenda. With the renewal of the cannabis funding, \$215.7 million over two years, the department will focus on regulatory, cost-recovery and enforcement activities to lower the cost of the program.

[English]

Finally, in order for Health Canada to meet its comprehensive expenditure review savings, the department will modernize and streamline programs and operations, focusing resources on its core mandates and high-impact activities, while ensuring that health and safety are not compromised. The funding reduction for this fiscal year for 2026-27 is \$86.8 million for Health Canada.

[Translation]

In conclusion, Health Canada's priorities are to reflect our vision of a healthier Canada — one where everyone has access to the care and support they need, and where our health care system is prepared for the challenges of tomorrow.

[English]

Thank you once again for inviting us, and we're pleased to respond to any questions you may have.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Higgs. Mr. Greenough, you have the floor.

[English]

Rod Greenough, Vice-President and Chief Financial Officer, Chief Financial Officer and Corporate Management Branch, Public Health Agency of Canada: Thank you for inviting us before the committee today.

My name is Rod Greenough, and I am the Public Health Agency's chief financial officer. I am accompanied by my colleagues: Dr. Natasha Crowcroft; Vice-President, Infectious Diseases and Vaccination Programmes Branch; and Michael Collins, Vice-President of the Health Promotion and Chronic Disease Prevention Branch.

d'étendre ses efforts à la population des jeunes, aux provinces et aux territoires, aux municipalités et aux organisations dirigées par des Autochtones pour améliorer le bien-être physique et mental.

[Français]

La modernisation de la réglementation reste une pierre angulaire de notre programme. Grâce au renouvellement du financement consacré au cannabis, soit 215,7 millions de dollars sur deux ans, le ministère se concentrera sur les activités de réglementation, de recouvrement des coûts et d'application de la loi afin d'optimiser le coût du programme.

[Traduction]

Enfin, pour que Santé Canada puisse réaliser ses économies découlant de l'examen exhaustif des dépenses, le ministère modernisera et rationalisera ses programmes et ses activités, en concentrant les ressources sur ses mandats de base et ses activités à incidence élevée, tout en veillant à ce que la santé et la sécurité ne soient pas compromises. La réduction du financement pour l'exercice 2026-2027 est de 86,8 millions de dollars pour Santé Canada.

[Français]

En conclusion, les priorités de Santé Canada visent à concrétiser notre vision d'un Canada plus sain, un Canada où chacun a accès aux soins et au soutien dont il a besoin et où notre système de santé est préparé aux défis de demain.

[Traduction]

Je vous remercie encore une fois de nous avoir invités, et nous serons heureux de répondre à vos questions.

[Français]

Le président : Merci, monsieur Higgs. Monsieur Greenough, vous avez la parole.

[Traduction]

Rod Greenough, vice-président et dirigeant principal des finances, Direction générale du dirigeant principal des finances et services intégrés de gestion, Agence de la santé publique du Canada : Je vous remercie de nous avoir invités à comparaître devant le comité aujourd'hui.

Je m'appelle Rod Greenough et je suis le dirigeant principal des finances de l'Agence de la santé publique du Canada. Je suis accompagné de mes collègues : la Dre Natasha Crowcroft, vice-présidente, Direction générale des programmes sur les maladies infectieuses et de la vaccination; et Michael Collins, vice-président, Direction générale de la promotion de la santé et de la prévention des maladies chroniques.

[Translation]

It is an honour to be here to speak to some recent items included under the Main Estimates as well as Supplementary Estimates (A).

[English]

Before I address the items in the Main Estimates, I would like to take this opportunity to recognize and thank the exemplary team of dedicated professionals I have the privilege of working with at the Public Health Agency of Canada, or PHAC.

Every day, our agency colleagues demonstrate an unwavering commitment to public health and public services that helps secure the health and well-being for all people in Canada.

[Translation]

To continue supporting the mental and physical health of Canadians, the Public Health Agency of Canada is seeking a total of \$1.5 billion through the 2026-27 Main Estimates.

[English]

Key priorities, led by relevant, timely, and credible science and innovation, will focus on mitigating chronic and infectious diseases and strengthening Canada's health security.

Notable initiatives include funding of \$55 million to support the 9-8-8 Suicide Crisis Helpline, which provides Canadians with safe, high-quality, equitable, accessible and evidence-based crisis support through call or text, 24 hours a day, every day of the year in English and French.

The funding also includes \$2.8 million to support backup pandemic influenza supply contracts, which helps strengthen Canada's pandemic readiness posture and security of supply, and protects the health and safety of Canadians in the event of an influenza pandemic.

Additionally, the Main Estimates include an allocation of \$4 million in grants and contributions towards the implementation of the Antimicrobial Economic Pull Incentives Pilot Project, which works to secure access to high-value antimicrobials that are currently unavailable in Canada. Facilitating access to life-saving antimicrobials is a key commitment under the Pan-Canadian Action Plan on

[Français]

C'est un honneur d'être ici pour vous parler de certains éléments récents inclus dans le Budget principal des dépenses ainsi que dans le Budget supplémentaire des dépenses (A).

[Traduction]

Avant d'aborder les postes du Budget principal des dépenses, j'aimerais profiter de l'occasion pour saluer et remercier l'équipe exemplaire de professionnels dévoués avec qui j'ai le privilège de travailler à l'Agence de la santé publique du Canada, ou ASPC.

Chaque jour, nos collègues de l'agence font preuve d'un engagement inébranlable à l'égard de la santé publique et des services publics qui aide à assurer la santé et le bien-être de tous les Canadiens.

[Français]

Pour continuer de soutenir la santé mentale et physique des Canadiens, l'Agence de la santé publique du Canada sollicite un montant total de 1,5 milliard de dollars dans le cadre du Budget principal des dépenses de 2026-2027.

[Traduction]

Les principales priorités, orientées selon nos travaux scientifiques et nos innovations pertinentes, opportunes et crédibles, seront axées sur l'atténuation des maladies chroniques et infectieuses et le renforcement de la sécurité sanitaire du Canada.

Parmi les initiatives notables, mentionnons un financement de 55 millions de dollars pour soutenir la ligne d'assistance téléphonique 988 en cas de crise de suicide, qui offre aux Canadiens un soutien en cas de crise sûr, de haute qualité, équitable, accessible et fondé sur des données probantes, par téléphone ou par texto, 24 heures sur 24, chaque jour de l'année, en anglais et en français.

Le financement comprend également 2,8 millions de dollars pour soutenir les contrats d'approvisionnement de secours en cas de pandémie de grippe, ce qui aide à renforcer la préparation du Canada en cas de pandémie et la sécurité de l'approvisionnement, et à protéger la santé et la sécurité des Canadiens en cas de pandémie de grippe.

De plus, le Budget principal des dépenses comprend une allocation de 4 millions de dollars en subventions et contributions pour la mise en œuvre du projet pilote d'incitations économiques relatives aux agents antimicrobiens, qui vise à garantir l'accès à des antimicrobiens de grande valeur qui ne sont actuellement pas disponibles au Canada. Faciliter l'accès à des antimicrobiens qui sauvent des vies est un engagement clé dans

antimicrobial resistance that helps address priority public health needs.

[Translation]

These investments represent only a small portion of the activities conducted by the agency.

[English]

In addition to the requests made through the Main Estimates, PHAC is seeking an increase of \$54.4 million to its reference levels through Supplementary Estimates (A).

Initiatives include the following: funding to extend pandemic influenza preparedness of \$43.6 million, which is comprised of \$33.2 million to support pre-pandemic H5N1 vaccine and \$10.4 million for secondary influenza vaccine contracts; funding of \$0.8 million to help assess and minimize public health risks from prion diseases in Canada and contribute to Canada's National Bovine Spongiform Encephalopathy Surveillance Program, which is led by the Canadian Food Inspection Agency.

In addition, PHAC is seeking \$5 million to support the childhood vaccination advertising campaign, which aims to strengthen vaccine confidence, and \$3.0 million to support ParticipACTION's "Let's Get Moving" initiative.

We are also seeking \$2.0 million to support Canadians affected by autism spectrum disorder through the Autism and Intellectual Disabilities Knowledge Exchange Network.

This range of proposed spending contributes to PHAC's important roles in health security, infectious disease prevention and health promotion. Fulfilling our important federal role continues alongside building trust in public health and supporting a diversity of needs across the country through a health equity-driven approach.

[Translation]

Mr. Chair, it is a privilege for my colleagues and me to appear before this committee tonight.

[English]

We welcome your questions on the work we're doing to safeguard the health of Canadians.

[Translation]

The Chair: Thank you very much.

le cadre du Plan d'action pancanadien sur la résistance aux antimicrobiens qui aide à répondre aux besoins prioritaires en matière de santé publique.

[Français]

Ces investissements ne représentent qu'une petite partie des activités menées par l'agence.

[Traduction]

En plus des demandes faites dans le cadre du Budget principal des dépenses, l'ASPC demande une augmentation de 54,4 millions de dollars de ses niveaux de référence par l'entremise du Budget supplémentaire des dépenses (A).

Les initiatives comprennent les suivantes : un financement de 43,6 millions de dollars pour prolonger la préparation en cas de pandémie de grippe, ce qui comprend 33,2 millions de dollars pour soutenir le vaccin contre le H5N1 avant la pandémie et 10,4 millions de dollars pour les contrats de vaccination contre la grippe secondaire; un financement de 0,8 million de dollars pour aider à évaluer et à réduire au minimum les risques pour la santé publique liés aux maladies à prions au Canada et contribuer au Programme national de surveillance de l'encéphalopathie bovine, qui est dirigé par l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

De plus, l'ASPC demande 5 millions de dollars pour soutenir la campagne de publicité sur la vaccination des enfants, qui vise à renforcer la confiance à l'égard des vaccins, et 3 millions de dollars pour soutenir l'initiative « Faisons bouger les choses » de ParticipACTION.

Nous demandons également 2,0 millions de dollars pour soutenir les Canadiens touchés par le trouble du spectre de l'autisme par l'entremise du Réseau d'échange de connaissances sur l'autisme et les déficiences intellectuelles.

Cette gamme de dépenses proposées contribue aux rôles importants de l'ASPC en matière de sécurité sanitaire, de prévention des maladies infectieuses et de promotion de la santé. Le gouvernement fédéral continue de remplir son rôle important tout en renforçant la confiance dans la santé publique et en répondant à une diversité de besoins partout au pays grâce à une approche axée sur l'équité en santé.

[Français]

Monsieur le président, c'est un privilège pour mes collègues et moi de comparaître devant ce comité ce soir.

[Traduction]

Nous serons heureux de répondre à vos questions sur le travail que nous faisons pour protéger la santé des Canadiens.

[Français]

Le président : Merci beaucoup.

Senator Forest: Thank you for being here this evening.

My first question is for Ms. Beresford-Green. On March 1, the agency closed its office in Sainte-Anne-des-Monts. The jobs were brought back to Rimouski. I'm the former mayor of Rimouski, so I shouldn't complain, but above all, I'm a regionalist, and the elected officials of Haute-Gaspésie are speaking out against the situation. They really don't understand this decision, given that the volumes from lobster fishing are increasing significantly. The lobster is moving west. We understand the efforts that have been made to reduce federal government spending, but Sainte-Anne-des-Monts is still two hours and 30 minutes from Rimouski. The community is really worried that there will be a loss of service. What can we say to these people?

[English]

Ms. Beresford-Green: Thank you for the question. Any closure of an office takes into account the volume of business that is done through that office. We work closely with our colleagues at Public Services and Procurement Canada on the real estate strategy and where we can continue to maintain leases or where we feel there may be efficiencies to be achieved. We certainly made sure that doing the analysis to determine whether we were still able to meet the service requirements of the regulated community was part of that decision, and while there is a difference in distance, as you have mentioned, we believe we continue to deliver that service, and we're able to use our inspection capacity effectively even from Rimouski. Thank you.

[Translation]

Senator Forest: Does this mean that your agents will be on site in Saint-Anne-des-Monts or will they be travelling? How will the service level work?

[English]

Ms. Beresford-Green: Thank you for the supplementary question. It depends on the service that they're providing as to how much they need to travel, and our inspectors do travel based on the regulations where we find our regulated parties. When we do have specific establishments where our staff are required to be on site full-time, we obviously take that into account. In other situations, it is more of a movement back and forth in the regular inspection cycle or serving clients when they need certificates signed. So it depends on the location and the services that are being offered.

Le sénateur Forest : Merci de votre présence ici ce soir.

Ma première question s'adresse à Mme Beresford-Green. Depuis le 1^{er} mars dernier, l'agence a fermé son bureau à Sainte-Anne-des-Monts. Les emplois ont été rapatriés à Rimouski. Je suis l'ancien maire de Rimouski, donc je ne devrais pas me plaindre, mais je suis avant tout un régionaliste, et les élus de la Haute-Gaspésie dénoncent la situation. Ils ne comprennent vraiment pas cette décision, étant donné que les volumes de la pêche au homard augmentent de façon importante. Le homard se déplace vers l'ouest. On comprend les efforts qui ont été faits pour réduire les dépenses du gouvernement fédéral, mais Sainte-Anne-des-Monts est quand même à 2 heures 30 minutes de Rimouski. Le milieu craint vraiment qu'il y ait une perte de service. Qu'est-ce qu'on peut répondre à ces gens?

[Traduction]

Mme Beresford-Green : Je vous remercie de la question. Toute fermeture de bureau tient compte du volume d'activités qui se font dans ce bureau. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues de Services publics et Approvisionnement Canada sur la stratégie immobilière et sur les endroits où nous pouvons continuer à maintenir des baux ou les endroits où nous pensons qu'il pourrait y avoir des gains d'efficacité à réaliser. Nous avons certainement veillé à ce que l'analyse visant à déterminer si nous étions toujours en mesure de répondre aux exigences de service de la communauté réglementée fasse partie de cette décision, et bien qu'il y ait une différence de distance, comme vous l'avez mentionné, nous croyons que nous continuons de fournir ce service et que nous sommes en mesure d'utiliser efficacement notre capacité d'inspection, même à partir de Rimouski. Merci.

[Français]

Le sénateur Forest : Est-ce que cela veut dire que vos agents seront sur place à Saint-Anne-des-Monts, ou vont-ils se déplacer? Comment le niveau de service va-t-il fonctionner?

[Traduction]

Mme Beresford-Green : Je vous remercie de la question complémentaire. Les déplacements requis dépendent du service fourni, et nos inspecteurs se déplacent en fonction de la réglementation là où se trouvent les parties réglementées. Lorsque nous avons des établissements précis où notre personnel doit être sur place à temps plein, nous en tenons évidemment compte. Dans d'autres situations, il s'agit plutôt d'un mouvement dans les deux sens dans le cycle d'inspection régulier ou de servir les clients lorsqu'ils ont besoin que des certificats soient signés. Cela dépend donc de l'endroit et des services qui sont offerts.

[Translation]

Senator Forest: Thank you. My second question is for Mr. Higgs. I saw in your departmental plans that you have set a new indicator to measure the percentage of Canadians who can access their full medical records electronically. You're aiming for 75%. Currently, the rate is around 39% or 40%.

First of all, it's still quite unusual to set a new goal that falls under another level of government, the provincial government, especially at a time when the federal government is cutting back everywhere. It's curious that we have money to give ourselves a new mission that falls under the provinces.

Can you tell us what measures and motivation preceded or explain this decision?

[English]

Mr. Higgs: I am not able to respond to that question here today. I don't have the answer to that with me.

[Translation]

Senator Forest: You don't have access to the medical records? You don't have access to this file and you can't answer the question?

[English]

Mr. Higgs: I just don't have the answer to the specific question that you're asking, but we would be happy to get back to you with that information.

[Translation]

Senator Forest: Could you please send us the information in writing?

[English]

Mr. Higgs: Yes.

Senator Cardozo: I have three questions, which I will put to you quickly. My first question is with regard to the Canadian Dental Care Plan. I see in the Supplementary Estimates (A) that there is an amount here of \$148 million. We were told that you expected that it would go up at the beginning and then possibly go down over the subsequent years. I'd like to know what the trajectory is because this just has the one year, as I see it.

Secondly, could you update us on pharmacare and where that money is noted? Those two questions are for Health Canada.

[Français]

Le sénateur Forest : Merci. Ma deuxième question s'adresse à M. Higgs. Je voyais dans vos plans ministériels que vous vous êtes donné un nouvel indicateur pour mesurer le pourcentage de Canadiens qui peuvent accéder à leur propre dossier médical complet par voie électronique. Vous visez 75 %. Actuellement, le taux se situe à 39 ou 40 %.

D'abord, c'est quand même particulier de se donner un nouvel objectif qui relève d'un autre ordre de gouvernement, le gouvernement provincial, surtout au moment où le gouvernement fédéral coupe un peu partout. C'est curieux qu'on ait de l'argent pour se donner une nouvelle mission qui relève des provinces.

Pouvez-vous nous dire quelles sont les mesures et la motivation qui ont précédé ou qui expliquent cette décision?

[Traduction]

M. Higgs : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question ici aujourd'hui. Je n'ai pas la réponse à cette question avec moi.

[Français]

Le sénateur Forest : Vous n'avez pas accès aux dossiers médicaux? Vous n'avez pas accès à ce dossier et vous ne pouvez pas répondre à la question?

[Traduction]

M. Higgs : Je n'ai tout simplement pas la réponse à la question précise que vous posez, mais nous serions heureux de vous revenir avec cette information.

[Français]

Le sénateur Forest : Serait-il possible de nous envoyer l'information par écrit?

[Traduction]

M. Higgs : Oui.

Le sénateur Cardozo : J'ai trois questions, que je vais vous poser rapidement. Ma première question concerne le Régime canadien de soins dentaires. Je vois dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) qu'il y a ici un montant de 148 millions de dollars. On nous a dit que vous vous attendiez à ce qu'il augmente au début, puis qu'il diminue peut-être au cours des années suivantes. J'aimerais savoir quelle est la trajectoire, car il ne s'agit que d'une année, selon ce que je vois.

Deuxièmement, pourriez-vous faire le point sur l'assurance-médicaments et nous dire où cet argent est noté? Ces deux questions s'adressent à Santé Canada.

This question is for the Public Health Agency of Canada: What do you do to monitor possible pandemics? I'm thinking of Hantavirus and Ebola. What is your responsibility, and what are you doing in regard to these two situations?

Mr. Higgs: I can start responding to your first question. The \$148 million that you see in the Supplementary Estimates (A) is funding for the delivery of the Canadian Dental Care Plan. It includes things like application verification and eligibility determination services that are provided largely by ESDC.

To get to your question about the projected funding profile of the Canadian Dental Care Plan, including the benefits piece, that is something that we are monitoring, and as data comes in — because it's a new program — we continue to monitor, forecast and update forecasts, including working with the Office of the Chief Actuary to determine what the demand for those benefits will be, year over year.

Senator Cardozo: This \$148 million isn't money that goes to dentists for actual services?

Mr. Higgs: That is correct. The funding we have this fiscal year for the benefits, which is reimbursing oral health care providers for the services they provide to members, is \$3.4 billion. The amount of \$149 million that you see in Supplementary Estimates (A) is for the delivery and administration of the program.

With regard to your second question on pharmacare, I wasn't sure if I caught exactly what you're looking for, but I can tell you that, over a five-year funding period, pharmacare has a \$1.5-billion commitment, starting in the fiscal year 2024-25. Was your question more specific than that?

Senator Cardozo: Which provinces and territories have signed up so far, and what is happening in terms of the others?

Mr. Higgs: I'm going to turn to my colleague Daniel MacDonald, who can provide a more detailed response.

Daniel MacDonald, Director General, Office of Pharmaceuticals Management Strategies, Health Policy Branch, Health Canada: Thank you for the question.

Ma prochaine question s'adresse à l'Agence de la santé publique du Canada : que faites-vous pour surveiller les pandémies possibles? Je pense au hantavirus et à l'Ebola. Quelle est votre responsabilité et que faites-vous par rapport à ces deux situations?

M. Higgs : Je peux commencer à répondre à votre première question. Les 148 millions de dollars que vous voyez dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) servent à financer la mise en œuvre du Régime canadien de soins dentaires. Cela comprend des choses comme la vérification des demandes et les services de détermination de l'admissibilité qui sont fournis en grande partie par EDSC.

Pour répondre à votre question sur le profil de financement prévu du Régime canadien de soins dentaires, y compris les prestations, c'est quelque chose que nous surveillons, et au fur et à mesure que nous recevons des données — parce qu'il s'agit d'un nouveau programme —, nous continuons de surveiller ces données, de faire des prévisions et de les mettre à jour, y compris en travaillant avec le Bureau de l'actuaire en chef pour déterminer quelle sera la demande pour ces prestations, d'une année à l'autre.

Le sénateur Cardozo : Ces 148 millions de dollars ne sont pas de l'argent qui va aux dentistes pour des services réels?

M. Higgs : C'est exact. Le financement dont nous disposons pour les prestations au cours du présent exercice, qui consiste à rembourser les fournisseurs de soins buccodentaires pour les services qu'ils fournissent aux membres, s'élève à 3,4 milliards de dollars. Le montant de 149 millions de dollars que vous voyez dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) est destiné à l'exécution et à l'administration du programme.

En ce qui concerne votre deuxième question sur l'assurance-médicaments, je ne suis pas certain d'avoir compris exactement ce que vous cherchez, mais je peux vous dire que, sur une période de financement de cinq ans, l'assurance-médicaments fait l'objet d'un engagement de 1,5 milliard de dollars, à compter de l'exercice 2024-2025. Votre question était-elle plus précise que cela?

Le sénateur Cardozo : Quelles provinces et quels territoires se sont inscrits jusqu'à présent, et que se passe-t-il avec les autres?

M. Higgs : Je vais céder la parole à mon collègue Daniel MacDonald, qui pourra vous donner une réponse plus détaillée.

Daniel MacDonald, directeur général, Bureau des stratégies de gestion des produits pharmaceutiques, Direction générale des politiques de santé, Santé Canada : Je vous remercie de la question.

In terms of national pharmacare, the progress to date so far, and what is reflected in the figures in the Main Estimates for the change in funding levels this year, we have four provinces and territories that have signed so far.

Senator Cardozo: Which provinces and territories are they?

Mr. MacDonald: Manitoba signed on February 27, 2025. Prince Edward Island signed on March 7, 2025. Yukon signed on March 20, 2025. Finally, British Columbia signed on March 6, 2025. What you're seeing in the Main Estimates is the distinction as to when they implemented it. Manitoba and Prince Edward Island implemented it very early in the last fiscal year. So in the Mains for last year, you see pretty much a full amount for those two provinces. British Columbia implemented March 1, so the last fiscal year but just at the very end, and Yukon came on very early this fiscal year. So what you're seeing in that change is mostly British Columbia.

Senator Cardozo: Are you having discussions with the other provinces and territories regarding the program?

Mr. MacDonald: In September, the Prime Minister was quite clear in his statement about wishing to move forward with the rest of the provinces and territories as quickly and equitably as possible, and his comments also made reference to the fact that the fiscal house on the federal side is something, given the wider environment that we're in, that's going to be a necessary precondition, if you will. So that's the context.

Senator Cardozo: Thank you.

Senator Ross: My question is for you, Mr. Greenough. I notice that in the Departmental Plan, the Public Health Agency of Canada, or PHAC, has indicated that your contributions to the 9-8-8 suicide crisis line are going to go from \$75.6 million in 2025-26 all the way down to \$4.3 million in 2028-29. Also, the Preventing Family Violence Program is going from \$19.5 million in 2025-26, down to \$14.5 million by 2027-28, and the Kids Help Phone is going from \$2.5 million in 2026-27 and then ceasing the following year.

I wonder if you can give me a sense of why these evaluations caused these programs to be cut in this way. What explains the decrease? What is going to happen? These seem like very important programs.

En ce qui concerne le régime national d'assurance-médicaments, les progrès réalisés à ce jour et ce qui se reflète dans les chiffres du Budget principal des dépenses pour le changement des niveaux de financement cette année, quatre provinces et territoires ont signé jusqu'à présent.

Le sénateur Cardozo : De quelles provinces et de quels territoires s'agit-il?

M. MacDonald : Le Manitoba a signé le 27 février 2025. L'Île-du-Prince-Édouard a signé le 7 mars 2025. Le Yukon a signé le 20 mars 2025. Enfin, la Colombie-Britannique a signé le 6 mars 2025. Ce que vous voyez dans le Budget principal des dépenses, c'est la distinction quant au moment où le régime a été mis en œuvre. Le Manitoba et l'Île-du-Prince-Édouard l'ont mis en œuvre très tôt au cours du dernier exercice. Donc, dans le Budget principal des dépenses de l'année dernière, on voit à peu près le plein montant pour ces deux provinces. La Colombie-Britannique l'a mis en œuvre le 1^{er} mars, donc le dernier exercice, mais à la toute fin, et le Yukon l'a fait au tout début du présent exercice. Donc, ce que vous voyez dans ce changement, c'est surtout la Colombie-Britannique.

Le sénateur Cardozo : Avez-vous des discussions avec les autres provinces et territoires au sujet du programme?

M. MacDonald : En septembre, le premier ministre a été très clair dans sa déclaration sur son désir d'aller de l'avant avec le reste des provinces et des territoires le plus rapidement et équitablement possible, et ses commentaires ont également fait référence au fait que la situation financière du côté fédéral est quelque chose, compte tenu de l'environnement plus vaste dans lequel nous nous trouvons, qui sera une condition préalable nécessaire, si vous voulez. Voilà donc le contexte.

Le sénateur Cardozo : Merci.

La sénatrice Ross : Ma question s'adresse à vous, monsieur Greenough. Je constate que, dans son plan ministériel, l'Agence de la santé publique du Canada, ou l'ASPC, indique que les contributions pour la ligne 9-8-8, la ligne d'aide en cas de crise de suicide, passeront de 75,6 millions de dollars en 2025-2026 à seulement 4,3 millions de dollars en 2028-2029. De plus, les contributions pour le Programme pour la prévention de la violence familiale passeront de 19,5 millions de dollars en 2025-2026 à 14,5 millions de dollars d'ici 2027-2028. Celles pour la ligne Jeunesse, J'écoute seront de 2,5 millions de dollars en 2026-2027 avant de prendre fin l'année suivante.

Pourriez-vous m'expliquer pourquoi les évaluations ont conduit à des réductions budgétaires de cette ampleur dans ces programmes? Qu'est-ce qui justifie cette diminution? Que va-t-il se passer? Ces programmes me semblent pourtant très importants.

Mr. Greenough: I will start, and then I will pass it to my colleague Michael Collins. We have a number of programs that have time-limited or sunset funding. In our Departmental Plan, they will sunset after a couple of years, but it doesn't prejudice that there could be a renewal of the funding. The 9-8-8 funding was recently renewed for two years, so we have that two-year funding in there, for example, and then there is the possibility to renew it further. Perhaps Michael could elaborate on that answer.

Senator Ross: So the \$4.3 million that is indicated in your Departmental Plan for 2028-29 is not correct?

Mr. Greenough: It's correct right now, but the program could be renewed in a future budget before we get to 2029. It was recently renewed for two fiscal years: 2026-27 and 2027-28.

Michael Collins, Vice-President, Health Promotion and Chronic Disease Prevention Branch, Public Health Agency of Canada: Maybe I will just reassure you, particularly on the 9-8-8 piece. It's an enduring program. This was never put into place as a program that pops up for two years and then, oh, we've given it the college try, and it disappears.

Given the fundamental response that it is providing to Canadians across the country, given the ongoing suicide rates that continue to characterize this country. As Mr. Greenough was just saying, through Budget 2025, we have just received renewed funding for the next two years, and what the agency is currently working on is a sustainability plan.

Even though the 9-8-8 system is relatively new and just launched in November 2023, which is pretty nascent as an overall government program, we've done an internal evaluation, we've done an economic model and we're having discussions with the provinces and territories for the long-term sustainability of the program, recognizing that this is an enduring piece.

Just in terms of family violence — I'm not the CFO, so I don't have all the details in terms of the financials — I can also reassure you that, in terms of the interventions that the Public Health Agency is making in family violence, which, in many respects, is complementary to women and gender equality, and in terms of the maltreatment of children and what have you, we have just entered into a whole suite of new programs to the tune of \$14 million a year.

M. Greenough : Je vais commencer, puis je céderai la parole à mon collègue, Michael Collins. Nous avons un certain nombre de programmes dont le financement est temporaire ou limité dans le temps. Dans notre plan ministériel, le financement prendra fin après deux ou trois ans, mais cela n'exclut pas la possibilité qu'il soit renouvelé. Celui de la ligne 9-8-8 a récemment été renouvelé pour deux ans. Nous avons donc ce financement de deux ans, par exemple, et il est possible de le renouveler par la suite. M. Collins pourrait peut-être vous donner plus de détails à ce sujet.

La sénatrice Ross : Le montant de 4,3 millions de dollars qui figure dans votre plan ministériel pour 2028-2029 est donc incorrect?

M. Greenough : Il est correct pour l'instant, mais le programme pourrait être renouvelé dans un futur budget avant que nous n'arrivions en 2029. Il a récemment été renouvelé pour deux exercices financiers : 2026-2027 et 2027-2028.

Michael Collins, vice-président, Direction générale de la promotion de la santé et de la prévention des maladies chroniques, Agence de la santé publique du Canada : Je vais peut-être simplement vous rassurer, notamment en ce qui concerne la ligne 9-8-8. Il s'agit d'un programme durable. Il n'a jamais été mis en place en tant que programme éphémère qu'on met à l'essai pendant deux ans, puis qui disparaît par la suite.

Il faut penser à ce qu'il apporte aux Canadiens partout au pays et aux taux de suicide qui continuent de caractériser notre pays. Comme M. Greenough vient de le dire, dans le cadre du budget de 2025, nous venons d'obtenir un renouvellement du financement pour les deux prochaines années et l'agence travaille actuellement à l'élaboration d'un plan de viabilité.

Même si la ligne 9-8-8 est une initiative relativement récente, qui a été lancée en novembre 2023 et qui en est donc encore à ses balbutiements en tant que programme gouvernemental global, nous avons procédé à une évaluation interne et élaboré un modèle économique et nous discutons avec les provinces et les territoires afin d'assurer la viabilité à long terme du programme. C'est un programme durable.

En ce qui concerne la violence familiale — je ne suis pas le dirigeant principal des finances et je ne dispose donc pas de tous les détails financiers —, je peux également vous assurer qu'au chapitre des mesures prises par l'Agence de la santé publique pour lutter contre la violence familiale — qui, à bien des égards, sont complémentaires aux mesures en faveur des femmes et de l'égalité des genres —, de même que contre les mauvais traitements faits aux enfants, par exemple, nous venons de lancer toute une série de nouveaux programmes auxquels nous consacrons 14 millions de dollars par année.

I would reassure the committee members, through the chair, that in terms of the Public Health Agency, we have continued to play a fairly vibrant role in these important social programmatic spaces.

Senator Ross: Thank you so much.

My other question is for Ms. Beresford-Green. There was a reversal of the decision to close the lab in Longueuil, Quebec, or at least, it was delayed from April of this year to 2028. I wonder if there are discussions or plans overall for consolidation of programs and any other imminent closures or anything like that coming and how it would affect the ability of the agency to respond quickly to food supply issues.

Ms. Beresford-Green: Thank you for the question. Maybe just to clarify, the closure of our lab in Longueuil was always intended to be in 2028-29. There were some unfortunate communication missteps in terms of the actual closure time frame, which is the third year of the comprehensive review exercise cycle. That runway was required for us to make sure that we were able to appropriately plan and execute on that plan to distribute the work to our other laboratories across the country — we have a network of 13 laboratories, 6 of which relate to food safety — and to make sure that we are able to move the testing and the vital work that is done. So it is consolidation rather than us getting out of any of that business.

There are no other plans, as a part of the Comprehensive Expenditure Review or under discussion at this time, for the consolidation of any of our other laboratory facilities.

Senator Ross: Thank you very much.

[Translation]

Senator Gignac: Mr. Higgs, thank you for being here. Did I understand that correctly? You mentioned that the dental care program amounts to \$3.4 billion annually?

[English]

Mr. Higgs: Yes, the funding profile for the benefits portion of the Canadian Dental Care Plan is \$3.4 billion in this fiscal year: 2026-27. The funding profile does vary slightly year over year, but it remains within \$3.4 billion and \$3.9 billion for the next five fiscal years.

Senator Gignac: In the Supplementary Estimates, it's very transparent that you asked for an additional \$148 million. Could you indicate to me in the Main Estimates on which page, whether it is the French version or English version, we can find that \$3.4 billion annual amount? I just can't find it in the Main Estimates. It represents close to 35% of your annual budget, and I also cannot find the line for the Canadian Dental Care

Par l'intermédiaire de la présidence, je tiens à rassurer les membres du comité : l'Agence de la santé publique du Canada continue de jouer un rôle très actif dans ces programmes sociaux importants.

La sénatrice Ross : Merci beaucoup.

Mon autre question s'adresse à Mme Beresford-Green. La décision de fermer le laboratoire de Longueuil, au Québec, a été annulée. Ou, du moins, la fermeture, qui devait avoir lieu en avril, a été reportée à 2028. Je me demande si des discussions sont en cours sur un possible regroupement de programmes, ou si d'autres fermetures sont imminentes et si des mesures similaires sont à venir, et quelles seraient les conséquences sur la capacité de l'ACIA à réagir rapidement à des problèmes d'approvisionnement alimentaire.

Mme Beresford-Green : Merci pour la question. Je tiens à préciser que la fermeture de notre laboratoire de Longueuil a toujours été prévue pour 2028-2029. Il y a eu quelques erreurs de communication regrettables à propos du moment de la fermeture, qui correspond à la troisième année de l'exercice d'examen exhaustif. Cette période était nécessaire pour nous assurer de pouvoir bien planifier et mettre en œuvre le plan de répartition du travail entre nos autres laboratoires du pays — nous disposons d'un réseau de 13 laboratoires, dont 6 sont spécialisés dans la salubrité des aliments — et veiller à la poursuite des analyses et des travaux essentiels qui y sont effectués. Il s'agit donc d'un regroupement et non d'un abandon de ces activités.

Il n'y a pas d'autres projets de regroupement visant d'autres laboratoires dans le cadre de l'examen exhaustif des dépenses ou à l'étude à l'heure actuelle.

La sénatrice Ross : Merci beaucoup.

[Français]

Le sénateur Gignac : Monsieur Higgs, merci d'être là. Ai-je bien compris? Vous avez mentionné que le programme de soins dentaires s'élève à 3,4 milliards de dollars annuellement?

[Traduction]

M. Higgs : Oui, le montant prévu du financement pour la partie « prestations » du Régime canadien de soins dentaires s'élève à 3,4 milliards de dollars pour l'exercice 2026-2027. Le montant varie légèrement d'une année à l'autre, mais il se situera entre 3,4 et 3,9 milliards de dollars au cours des cinq prochains exercices.

Le sénateur Gignac : Dans le Budget supplémentaire des dépenses, il est très clair que vous avez demandé 148 millions de dollars supplémentaires. Pourriez-vous m'indiquer à quelle page du Budget principal des dépenses, que ce soit dans la version française ou anglaise, on peut trouver ce montant annuel de 3,4 milliards de dollars? Je ne parviens tout simplement pas à le trouver dans le Budget principal des dépenses. Il représente

Plan. Maybe there is something missing, or maybe I have just checked it too fast.

Mr. Higgs: I totally understand your question. Since it's an operating expenditure item, you won't see a detailed, line by line split out of what this fiscal year is: \$4.5 billion in operating items. But the amount does increase. You can see on the first page of the Main Estimates that last year the mains were \$4.26 billion for Health Canada, and this year they are \$4.471 billion. There are a bunch of increases and decreases there.

Senator Gignac: It's included in the \$4.4 billion?

Mr. Higgs: It's included in the \$4.471 billion. That is correct.

Senator Gignac: As parliamentarians, we have to approve the spending, and one of the major items that has been responsible for the significant acceleration of your budget is the Canadian Dental Care Plan, and we just have no clue. Thank you for your transparency.

Could you compare that to when it was announced three years ago? I remember the minister mentioning it will be \$10 billion over the next five years, but \$3.4 billion and what seems to run at \$17 billion on the five-year period. Are you in the run rate or have you significantly underestimated the demand coming from Quebec? I remember when they launched the dental plan many decades ago, it was a surprise that people underestimated how popular the program would be.

Mr. Higgs: Thank you for that question. The original funding profile, when the program was originally approved, did ramp up. For example, in 2025-26, the original funding profile had benefits funding of \$2.9 billion. You may recall that, in the supplementary estimates last year, there was an increase of \$1.6 billion because the demand was exceeding the original forecast, but that \$2.9 billion did ramp up and settle around \$4 billion. It varies a little bit year over year, but it settles at approximately \$4 billion per fiscal year for the dental plan benefits piece — the reimbursement to the providers.

We continue to monitor that very closely. It's a relatively new program. We work with the Office of the Chief Actuary to sharpen our pencils when we get more data to update the

près de 35 % de votre budget annuel et je ne trouve pas non plus le poste correspondant au Régime canadien de soins dentaires. Peut-être manque-t-il quelque chose, ou peut-être ai-je simplement parcouru le document trop rapidement.

M. Higgs : Je comprends tout à fait votre question. Comme il s'agit d'un élément de dépenses de fonctionnement, vous ne verrez pas de ventilation détaillée, ligne par ligne, du montant pour cet exercice financier : 4,5 milliards de dollars en dépenses de fonctionnement. Cependant, le montant augmente bel et bien. À la première page du Budget principal des dépenses, on peut voir que l'année dernière, le budget principal de Santé Canada s'élevait à 4,26 milliards de dollars, et qu'il est de 4,471 milliards de dollars cette année. Il y a toute une série de hausses et de diminutions à cet égard.

Le sénateur Gignac : C'est donc inclus dans les 4,4 milliards de dollars?

M. Higgs : C'est inclus dans les 4,471 milliards de dollars. C'est exact.

Le sénateur Gignac : En tant que parlementaires, nous devons approuver les dépenses. Le Régime canadien de soins dentaires est l'un des principaux éléments à l'origine de l'augmentation considérable de votre budget, mais nous ne savons tout simplement rien. Merci pour votre transparence.

Pourriez-vous faire une comparaison par rapport à ce qui avait été annoncé il y a trois ans? Je me souviens que la ministre avait mentionné un montant de 10 milliards de dollars sur cinq ans, mais on parle aujourd'hui de 3,4 milliards et le montant sur cinq ans semble s'élever à 17 milliards de dollars. Avez-vous considérablement sous-estimé la demande provenant du Québec? Je me souviens que lorsque le régime de soins dentaires a été lancé il y a plusieurs décennies, tout le monde avait été surpris de constater à quel point on avait sous-estimé la popularité du programme.

M. Higgs : Merci pour la question. Le profil de financement initial, lorsque le programme a été approuvé, a effectivement été augmenté. Par exemple, pour l'exercice 2025-2026, au départ, on prévoyait un montant de 2,9 milliards de dollars pour le financement des prestations. Vous vous souvenez peut-être que, dans le Budget supplémentaire des dépenses de l'année dernière, il y a eu une augmentation de 1,6 milliard de dollars, car la demande dépassait les prévisions initiales, mais le montant de 2,9 milliards a effectivement été revu à la hausse pour s'établir autour de 4 milliards de dollars. Le montant varie légèrement d'une année à l'autre, mais il se stabilise à environ 4 milliards de dollars par exercice pour la partie du régime de soins dentaires consacrée aux prestations — c'est-à-dire le remboursement des prestataires.

Nous continuons à suivre cela de très près. Il s'agit d'un programme relativement récent. Nous travaillons avec le Bureau de l'actuaire en chef pour affiner nos estimations lorsque nous

forecast. As we get that, we would reprofile and move funding around as needed.

So the best answer I can provide for you right now is that, over the next five years, the current appropriations that we have approved are between \$3.4 billion and \$3.9 billion, but that could be updated as demand fluctuates.

Senator Gignac: Thank you. I remember that, at this committee, we had skepticism regarding the cost of that program and that it could be much more significant. It seems to have been proven.

[Translation]

The Chair: Since we started a little later, let's split the delay time between the two groups of witnesses. We mustn't overanalyze it.

Senator Dalphond: My question is for the Public Health Agency of Canada. I see that your budget has gone from \$11 billion to just over \$1 billion in four years. There was the pandemic, but it's a drastic reduction of your budgets.

The number of employees has been significantly reduced.

What role can you play? How do you see the future and what are you currently doing, for example, regarding Ebola and other diseases on the horizon? Are you still involved in this or not at all anymore? Do you still have the capacity to respond if we start to see cases of Ebola in Canada?

Mr. Greenough: I'll start, and then I'll give the floor to my colleague.

[English]

To start, yes, our budget has been reduced significantly from the COVID era, but we still have more employees today than pre-COVID because we have taken on new roles and functions.

Dr. Crowcroft can speak to the Ebola current response.

The second thing to take into account is that the agency is using more modern tools as we go forward, in lieu of having large numbers of people. We have learned lessons and built more digital and other tools to support the agency as we go forward.

disposons de nouvelles données permettant de mettre à jour les prévisions. À mesure que nous obtenons ces données, nous revoyons le profil et réaffectons les fonds si nécessaire.

Par conséquent, la meilleure réponse que je puisse vous donner pour l'instant, c'est que pour les cinq prochaines années, les crédits actuels que nous avons approuvés se situent entre 3,4 et 3,9 milliards de dollars, mais le montant pourrait être révisé en fonction des fluctuations de la demande.

Le sénateur Gignac : Merci. Je me souviens qu'au comité, nous avions émis des doutes sur le coût du programme et estimé qu'il pourrait s'avérer bien plus élevé. Il semble que ce soit le cas.

[Français]

Le président : Comme nous avons commencé un peu plus tard, partageons le temps de retard entre les deux groupes de témoins. Il ne faut pas trop analyser.

Le sénateur Dalphond : Ma question s'adresse à l'Agence de la santé publique du Canada. Je vois que votre budget est passé de 11 milliards de dollars à un peu plus de 1 milliard de dollars en quatre ans. Il y a eu la pandémie, mais c'est une réduction draconienne de vos budgets.

Le nombre d'employés est considérablement réduit.

Quel rôle pouvez-vous jouer? Comment voyez-vous l'avenir et que faites-vous actuellement, par exemple, en ce qui concerne l'Ebola et d'autres maladies qui se profilent à l'horizon? Êtes-vous encore impliqués là-dedans ou ne l'êtes-vous plus du tout? Avez-vous encore la capacité de réagir si l'on commence à voir des cas d'Ebola au Canada?

M. Greenough : Je vais commencer, puis je céderai la parole à ma collègue.

[Traduction]

Tout d'abord, oui, notre budget a été considérablement réduit par rapport à la période de la COVID, mais nous comptons aujourd'hui davantage d'employés qu'avant la pandémie, car nous assumons de nouveaux rôles et de nouvelles fonctions.

La Dre Crowcroft peut vous parler de ce que nous faisons présentement en ce qui concerne l'Ebola.

Le deuxième élément à prendre en compte est que l'agence utilise des outils plus modernes plutôt que de s'appuyer sur un effectif important. Nous avons tiré des leçons et mis en place davantage d'outils numériques et d'autres outils pour appuyer l'agence à l'avenir.

We do have a stable funding base inherent to the agency that allows us to execute our mandates. Given our nature for emergency response and crises, there is that ability to scale up, like during COVID, when needed and to take on additional roles.

I'll turn to Natasha for the specifics of the current response.

Dr. Natasha Crowcroft, Vice-President, Infectious Diseases and Vaccination Programs Branch, Public Health Agency of Canada: Thank you very much for your question. We stand ready as a country to address the importation of infectious diseases and also to contribute to the international environment and system in which infectious diseases, such as Ebola, are detected and the response that happens. Right now, as an illustration, we're involved at several levels in that.

We have, in the Public Health Agency of Canada, one of the best laboratories in the world for Ebola. It's the laboratory that produced the first Ebola vaccine. That laboratory is, right now, in the middle of supporting the development of both an updated version of its vaccine that will work against the current outbreak's strain and also supporting the development of new vaccines using mRNA technology for that Bundibugyo strain of Ebola.

We're very actively involved internationally supporting the response from the World Health Organization, as well as working very closely with our provincial and territorial partners to help them be ready. It's the health care system that really needs to be on guard in the case that someone arrives who is infected. Our role is at the borders to stop sick people arriving, which could cause additional problems. We have border measures in place, but should anyone in Canada develop Ebola, we have treatment centres for them. The health care system, from what we see, is ready to deal with the situation.

Senator Dalphond: So, I understand that you have the necessary resources to face a situation like Ebola or something else that could be coming? Do you have enough resources to face the situation? I understand you are the front gate for entering Canada. You are coordinating across Canada, so you have a key role to play.

Dr. Crowcroft: Yes, we do. If a case of Ebola comes to Canada — which has never happened before — the most likely outcome is that it will be one patient and that the health system's infection control measures will contain that.

Nous disposons d'une base de financement stable inhérente à l'agence qui nous permet de nous acquitter de nos mandats. Compte tenu de notre rôle en matière d'intervention d'urgence et de gestion de crises, nous avons la capacité de nous adapter au besoin, comme nous l'avons fait pendant la pandémie de COVID, et d'assumer des fonctions supplémentaires.

Je vais maintenant céder la parole à la Dre Crowcroft pour qu'elle vous parle des détails de la réponse actuelle.

Dre Natasha Crowcroft, vice-présidente, Direction générale des programmes sur les maladies infectieuses et de la vaccination, Agence de la santé publique du Canada : Merci beaucoup pour votre question. Notre pays est prêt à lutter contre l'entrée de maladies infectieuses et à contribuer au cadre et au système internationaux dans lesquels les maladies infectieuses, comme l'Ebola, sont détectées et aux mesures d'intervention qui s'ensuivent. À l'heure actuelle, à titre d'exemple, nous participons à ces efforts sur plusieurs plans.

À l'Agence de la santé publique du Canada, nous disposons de l'un des meilleurs laboratoires au monde pour l'Ebola. Il s'agit du laboratoire qui a produit le premier vaccin contre le virus. Il travaille actuellement à la mise au point d'une nouvelle version du vaccin qui sera efficace contre la souche responsable de l'éclosion actuelle, ainsi que de nouveaux vaccins à ARNm contre la souche Bundibugyo du virus Ebola.

Nous participons très activement aux efforts de lutte qui sont déployés par l'Organisation mondiale de la santé, tout en travaillant en étroite collaboration avec nos partenaires provinciaux et territoriaux pour les aider à se préparer. C'est le système de santé qui doit vraiment être vigilant au cas où il y aurait une personne infectée sur le territoire. Notre rôle consiste à empêcher, aux frontières, des personnes malades d'entrer, ce qui pourrait causer des problèmes supplémentaires. Nous avons des mesures en place aux frontières, mais si une personne venait à être atteinte de l'Ebola au Canada, nous disposons de centres de traitement pour l'accueillir. D'après ce que nous constatons, le système de santé est prêt à faire face à la situation.

Le sénateur Dalphond : Donc, si je comprends bien, vous disposez des ressources nécessaires pour faire face à une situation comme celle de l'Ebola ou à toute autre situation qui pourrait se présenter? Avez-vous suffisamment de ressources pour faire face à la situation? Je crois savoir que vous êtes la première ligne de défense à l'entrée au Canada. Vous assurez la coordination à l'échelle du pays et vous avez donc un rôle essentiel à jouer.

Dre Crowcroft : Oui. Si un cas d'Ebola venait à se présenter au Canada — ce qui ne s'est jamais produit auparavant —, le scénario le plus probable est qu'il s'agirait d'un seul patient et que les mesures de lutte contre les infections du système de santé permettraient d'empêcher la propagation du virus.

We don't have any concerns. We've done a risk assessment. We have no concerns that Ebola is the type of infectious disease that would cause a global pandemic or any kind of major or significant outbreak in Canada. There are other diseases that continue to pose that risk, and we continue to be vigilant to detect and respond to those as well.

Senator Dalphond: Thank you.

Senator MacAdam: My question is along the same line, but in the context of the 2026-27 Main Estimates, could you just outline current trends in infectious diseases in Canada and how these trends are informing your priorities in the Main Estimates? How many human and financial resources have been dedicated to fighting against or preventing infectious diseases?

Mr. Greenough: I'll start in terms of the resources and then pass to Natasha.

In our departmental plan, we identify three core responsibilities, one of which is infectious disease prevention and control. It has, for 2026-27, planned spending of \$774 million. This covers some of the vaccine purchases that I mentioned in my opening remarks, as well as the work done by Natasha's team and a host of other activities, including surveillance and laboratory science, antimicrobial resistance, sexually transmitted and blood-borne resistance and outbreak response.

I turn to Natasha for a description of the current infectious disease landscape.

Dr. Crowcroft: We're very focused on pandemic preparedness. That's one thing we're looking at, but you were asking about trends. We're vigilant even when there's nothing there for those.

The trends that concern us most, in terms of increasing trends, and the things I would highlight would be increases in HIV and tuberculosis, or TB, in particular, because those are focused very much in specific groups where we have what we sometimes call syndemics. Certain communities are particularly at risk, often due to the social determinants of health, such as poverty, housing issues, addictions and mental health issues. That all comes together to increase the vulnerabilities. Those infectious diseases are of particular concern, and we're trying to take measures to address those in the communities, including Black and Indigenous communities in Canada. They are at particular risk, as are newcomers to Canada, who are at risk particularly for TB.

Nous n'avons aucune inquiétude. Nous avons procédé à une évaluation des risques. Nous ne craignons pas que l'Ebola soit le type de maladie infectieuse pouvant provoquer une pandémie mondiale ou une épidémie majeure ou importante au Canada. D'autres maladies continuent de présenter ce risque et nous demeurons vigilants afin de les détecter et d'intervenir également.

Le sénateur Dalphond : Merci.

La sénatrice MacAdam : Ma question va dans le même sens, mais dans le contexte du Budget principal des dépenses de 2026-2027, pourriez-vous simplement nous parler des tendances que l'on observe actuellement en ce qui a trait aux maladies infectieuses au Canada et nous dire dans quelle mesure ces tendances déterminent vos priorités dans le Budget principal des dépenses? Combien de ressources, humaines et financières, sont consacrées à la lutte contre les maladies infectieuses ou à leur prévention?

M. Greenough : Je vais commencer en parlant des ressources, puis je céderai la parole à la Dre Crowcroft.

Dans notre plan ministériel, nous définissons trois responsabilités essentielles, dont la prévention et le contrôle des maladies infectieuses. Pour 2026-2027, les dépenses prévues s'élèvent à 774 millions de dollars. Ce montant couvre une partie des achats de vaccins que j'ai mentionnés dans ma déclaration préliminaire, ainsi que le travail effectué par l'équipe de la Dre Crowcroft et une série d'autres activités, notamment la surveillance et la science en laboratoire, la résistance aux antimicrobiens, les infections transmissibles sexuellement et par le sang, ainsi que l'intervention en cas d'éclosion.

Je cède la parole à la Dre Crowcroft pour qu'elle vous parle de la situation actuelle concernant les maladies infectieuses.

Dre Crowcroft : Nous accordons beaucoup d'attention à la préparation en cas de pandémie. C'est l'un des aspects sur lesquels nous nous penchons, mais votre question portait sur les tendances. Nous restons vigilants même lorsqu'il n'y a pas de signes particuliers.

Concernant les tendances qui nous préoccupent le plus, soit celles qui sont à la hausse, et les éléments que je soulignerais, il y a notamment l'augmentation des cas de VIH et de tuberculose. C'est préoccupant parce que ce sont des maladies qui touchent des groupes particuliers chez lesquels on observe ce que l'on appelle parfois des syndémies. Certaines communautés sont particulièrement à risque, souvent en raison des déterminants sociaux de la santé, comme la pauvreté, les problèmes de logement, les dépendances et les troubles de santé mentale. Tous ces facteurs se combinent pour accroître la vulnérabilité des gens. Ces maladies infectieuses sont particulièrement préoccupantes et nous essayons de prendre des mesures pour

Those are the increasing trends that cause some concern. We see a slower increase, which appears in our budget as being of particular importance, and that is in antimicrobial resistance. That is a global problem. It really has to be approached from a one-health perspective because it affects animal health, the environment and human health.

We have a pilot to try to get new antimicrobials into Canada. That's a challenge that many countries face. We hope our incentive pilot will address some of the issues because it's very hard to get the pharmaceutical industry interested in this area in terms of addressing antimicrobial resistance. That complements our other activities that we have to try and reduce the emergence of antimicrobial resistance through health care, infection and prevention control programs.

That area is on the prevention side. Also, on the animal health side, my CFIA colleagues may have comments.

Senator MacAdam: What about screening programs for transmissible infectious diseases? Is that standard? What is your screening program?

Dr. Crowcroft: The Public Health Agency of Canada doesn't run screening programs, but some groups are recommended to be screened. In health care, for example, there is a screening program for the human papillomavirus in many provinces and territories as a cause of cervical cancer, for which we also have a vaccine. Some groups are recommended to be screened for hepatitis B infection.

There are some programs in the health care sector, but, to my knowledge, we don't run any screening programs for infectious diseases directly from the Public Health Agency of Canada.

Senator MacAdam: Thank you.

[Translation]

Senator Oudar: I'd like to revisit the discussion we had earlier with the Public Health Agency regarding the 2026-27 departmental plan, particularly the cuts to funding for family violence prevention, given that I'm the sponsor of Bill C-16 on femicide as first-degree murder, coercive control

nous y attaquer au sein des communautés, notamment les communautés noires et autochtones du pays. Elles sont particulièrement à risque, tout comme les nouveaux arrivants au Canada, qui sont susceptibles de contracter la tuberculose.

Ce sont ces tendances à la hausse qui suscitent certaines inquiétudes. Nous constatons une augmentation plus modérée de la résistance aux antimicrobiens, un élément qui tient une place particulièrement importante dans notre budget. Il s'agit d'un problème mondial qui doit impérativement être examiné selon une perspective « une seule santé », car il touche à la fois la santé animale, l'environnement et la santé humaine.

Nous menons un projet pilote visant à ce que nous ayons de nouveaux antimicrobiens au Canada. C'est un problème auquel de nombreux pays sont confrontés. Nous espérons que notre projet pilote d'incitatifs permettra de résoudre certaines des questions, car il est très difficile de susciter l'intérêt de l'industrie pharmaceutique à cet égard lorsqu'il s'agit de la lutte contre la résistance aux antimicrobiens. Ce projet vient compléter les autres mesures que nous prenons pour tenter de restreindre l'émergence de la résistance aux antimicrobiens dans le cadre de programmes de soins de santé et de prévention et de contrôle des infections.

Il s'agit ici de la prévention. Par ailleurs, en ce qui concerne la santé animale, mes collègues de l'ACIA auront peut-être des observations à faire.

La sénatrice MacAdam : Qu'en est-il des programmes de dépistage des maladies infectieuses transmissibles? Est-ce la norme? Quel est votre programme de dépistage?

Dre Crowcroft : L'Agence de la santé publique du Canada ne gère pas de programmes de dépistage, mais il est recommandé à certains groupes de se faire dépister. Dans le secteur des soins de santé, par exemple, de nombreuses provinces et de nombreux territoires ont mis en place un programme de dépistage du virus du papillome humain, qui est responsable du cancer du col de l'utérus. Il existe un vaccin contre le virus. Il est également recommandé à certains groupes de se faire dépister pour l'hépatite B.

Il existe certains programmes dans le secteur des soins de santé, mais, à ma connaissance, l'Agence de la santé publique du Canada ne gère pas directement de programmes de dépistage des maladies infectieuses.

La sénatrice MacAdam : Merci.

[Français]

La sénatrice Oudar : J'aimerais revenir sur l'échange qu'on a eu tout à l'heure avec l'Agence de la santé publique concernant le Plan ministériel de 2026-2027, et notamment les réductions des subventions en matière de prévention de la violence familiale, étant donné que je suis la marraine du projet de

offences and the prevention efforts we're trying to undertake in these unfortunate circumstances.

Earlier, I was listening to the news: Unfortunately, there's still talk of an increase in family violence. I'm really surprised to see a decrease of several million in the grants for the coming years. I'd like us to continue the discussion on this and to have an explanation for the reasoning that preceded these decisions. You talked about a sustainability plan. Are these subsidies part of the consideration or will this be a permanent reduction?

Mr. Collins: I was thinking of sitting next to Senator Dalphond, but apparently it causes audiovisual problems, so I have to move.

Thank you very much for the question.

[English]

I would reiterate my response to a question from Senator Ross. The work of the Public Health Agency in the context of family violence, in fact, overall, is increasing. I made reference earlier on that we're now looking at programming of \$14 million a year, pursuant to a call for proposals that went out in 2024, and then we have put into place a whole suite of new agreements with "les parties prenantes" across the country just in the last few months.

So we're fundamentally investing \$14 million. It's about safer relationships. As Dr. Crowcroft was referencing, much of the work of the Public Health Agency is focused, not on providing health care services, but in terms of providing targeted investments that are focused on equity population. So in our case, it really is around Indigenous, newcomers, youth, rural populations, Black and beyond. So there is a very active suite of programming taking place.

I made reference earlier on that the work we do is very much complementary to women and gender equality in Canada to ensure that the overall interventions are, in fact, reinforcing each other.

The second thing I would emphasize in terms of the work done by the Public Health Agency of Canada, not so much in terms of dollars and cents, but also that we undertake very active surveillance across the country; for example, through the Canadian Child Welfare information system, which is really attempting to track incidences where there are child maltreatment and cases of family violence, with a fundamental view, then that reinforces what policy and programmatic interventions we need to make.

loi C-16 sur le féminicide comme meurtre au premier degré, les infractions de contrôle coercitif et la prévention que l'on cherche à faire dans ces circonstances malheureuses.

Tout à l'heure, j'écoutais les nouvelles : malheureusement, on parle encore d'augmentation de la violence familiale. Je suis vraiment étonnée de voir une baisse de plusieurs millions au chapitre des subventions pour les prochaines années. J'aimerais qu'on puisse poursuivre la discussion là-dessus et qu'on nous explique quelle a été la réflexion qui a précédé ces décisions. Vous avez parlé d'un plan de pérennisation. Est-ce que ces subventions font partie de la réflexion, ou est-ce que ce sera une baisse permanente?

M. Collins : Je pensais m'asseoir à côté du sénateur Dalphond, mais apparemment, cela cause des problèmes audiovisuels, donc je dois me déplacer.

Merci infiniment pour la question.

[Traduction]

J'aimerais réitérer ma réponse à une question posée par la sénatrice Ross. En réalité, dans l'ensemble, le travail effectué par l'Agence de la santé publique dans le contexte de la violence familiale s'intensifie. J'ai mentionné plus tôt que nous envisageons maintenant des programmes de 14 millions de dollars par année dans le cadre d'un appel de propositions qui a été lancé en 2024, puis nous avons mis en place toute une série de nouvelles ententes avec les parties prenantes à l'échelle du pays au cours des derniers mois.

Nous investissons donc essentiellement 14 millions de dollars. Il s'agit de rendre les relations plus sûres. Comme la Dre Crowcroft l'a mentionné, une grande partie du travail de l'Agence de la santé publique ne consiste pas à fournir des services de soins de santé, mais à réaliser des investissements ciblés axés sur l'équité au sein des populations. Dans notre cas, il s'agit principalement des Autochtones, des nouveaux arrivants, des jeunes, des populations rurales, des Noirs et bien d'autres. Une série de programmes dynamiques sont donc en cours.

J'ai mentionné plus tôt que notre travail s'ajoute aux efforts pour aider les femmes et favoriser l'égalité des sexes au Canada, afin de veiller à ce que, dans l'ensemble, les différentes interventions se renforcent mutuellement.

Le deuxième point que j'aimerais souligner au sujet du travail effectué par l'Agence de la santé publique du Canada ne concerne pas tant les aspects financiers que le fait que nous menons une surveillance très active à l'échelle du pays, par exemple par l'entremise du Système canadien de renseignements relatifs à la protection de l'enfance, qui s'efforce de repérer les cas de maltraitance d'enfants et de violence familiale, dans le but de déterminer les interventions stratégiques et les programmes que nous devrions mettre en œuvre.

My overall response to the question is that, notwithstanding some of the financial — I'm not well versed in necessarily the estimates — from a programmatic perspective, we are still very much occupying a very vibrant and important space in combatting family violence, youth dating issues and intimate partner violence. In fact, that links to Minister Michel's priority around a men's and boys' health strategy, which is being developed, recognizing that this also intersects with a number of other important files.

Senator Papatello: My question is for CFIA, please. Some of our senators are concerned about the discussions between Canada and the potential engagement with Mercosur, the trade agreements with South America and those countries that have huge cattle farms and would be in direct competition with our cattle farms here in Canada.

One of the questions that one official answered is they were told they had not been to Brazil, for example, to examine the slaughterhouses there for their level of care and meeting standards since 2018.

I'm wondering if, in these Main Estimates, there will be funding available for reinstating those kinds of international visits of our officials to guarantee that South American cattle farmers are maintaining the same standards.

Ms. Beresford-Green: Thank you very much for the question. It's an important one.

Whenever we have an expansion of trade with our partners to ensure that we are able to work with our counterparts, we must ensure that the food safety system that is in place within that trading partner's country is equivalent to that of Canada. The work that we are doing in the food-safety space and in ensuring disease-free status for any imported animals will continue.

In fact, although not necessarily represented in our Main Estimates or Supplementary Estimates (A), there is a subsequent renewal of funding that is very much focused on keeping food safe.

Our trade diversification funding that I referenced earlier also allows us to be able to undertake those audits and inspections when there are new markets opened as well. So we are very alive to this, and we will ensure that any new trade agreements are based on — and the foundation is clearly in — that food safety

Dans l'ensemble, ma réponse à la question est qu'indépendamment de certains aspects financiers — je ne connais pas nécessairement bien le budget des dépenses —, nos programmes occupent toujours une place très dynamique et importante dans la lutte contre la violence familiale, les problèmes de fréquentation chez les jeunes et la violence entre partenaires intimes. En fait, cela correspond à la priorité de la ministre, Mme Michel, concernant une stratégie en matière de santé des hommes et des garçons qui est en cours d'élaboration, et cela recoupe également un certain nombre d'autres dossiers importants.

La sénatrice Papatello : Ma question s'adresse aux représentants de l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Certains de nos sénateurs sont préoccupés par les discussions entre le Canada et le Mercosur au sujet d'un éventuel partenariat commercial, c'est-à-dire des accords commerciaux avec l'Amérique du Sud et les pays qui possèdent d'immenses exploitations bovines qui seraient en concurrence directe avec les exploitations bovines du Canada.

L'une des réponses fournies par un fonctionnaire aux questions posées est que, depuis 2018, aucune visite n'a été effectuée au Brésil, par exemple, pour examiner les abattoirs et vérifier le niveau de soins et le respect des normes.

J'aimerais savoir si le Budget principal des dépenses prévoit des fonds pour rétablir ce genre de visites internationales effectuées par nos fonctionnaires, afin de garantir que les éleveurs de bovins sud-américains respectent les mêmes normes que nous.

Mme Beresford-Green : Je vous remercie beaucoup de votre question. C'est une question importante.

Chaque fois que nous élargissons nos échanges commerciaux avec nos partenaires pour nous assurer que nous sommes en mesure de collaborer avec nos homologues, nous devons nous assurer que le système de salubrité des aliments qui est en place dans le pays de ce partenaire commercial est équivalent à celui du Canada. Les travaux que nous effectuons dans le domaine de la salubrité alimentaire et les efforts que nous déployons pour veiller à ce que tous les animaux importés soient exempts de maladies se poursuivront.

En fait, même si cela ne figure pas nécessairement dans le Budget principal des dépenses ou dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), un renouvellement ultérieur du financement qui est axé sur le maintien de la salubrité des aliments est prévu.

Le financement visant la diversification de nos échanges commerciaux dont j'ai parlé plus tôt nous permet également d'entreprendre des audits et des inspections à l'ouverture de nouveaux marchés. Nous sommes donc très attentifs à ces questions et nous veillerons à ce que tout nouvel accord

and in the appropriate technical negotiations to ensure that equivalency of systems.

Senator Papatello: Can you tell me what that renewal of funding would be that you just referenced?

Ms. Beresford-Green: It's an initiative called Keep Food Safe!, and my colleague has the exact number there.

Senator Papatello: Is that specifically for international testing or inspection?

Ms. Beresford-Green: No, it's more generally for our inspection activities, which would include our international activities, but our trade diversification funding of \$107 million will ensure we have the capacity to do the offshore audits.

Senator Papatello: Can you tell me about how these estimates are influencing the work of CBSA in this same space, food coming back and forth, beef that's already packaged, for example, and some other types of foodstuffs? They do their intermittent and random testing in various ways. Is there a comfort level that you're aligned with properly or do you have the funding to be aligned with all of these new agreements that could come onside?

Ms. Beresford-Green: Thank you for the question. It's a really important partnership that we have with CBSA for any food, plant and animal imports as well to protect the Canadian food system, plant health and animal health.

As we increase trade diversification, we work closely with them to make sure that they have the appropriate information, and, of course, it's all done through certificates, both export and import: export from the originating country and then import from our side.

You're correct that, depending upon the food commodity, there are different levels of inspection that happen, and obviously, there are different risks associated with the different food commodities.

Senator Papatello: The difference in pricing between Brazil and Canada in how you raise a cow for beef is so significant. There is a real fear that we're going to be completely wiped out if it opens up through Mercosur. The standards will be critical to this. If they have to meet our standards, their prices are going up. It is interesting that there is a tariff issue that is in play once they get to these. At a certain amount, a certain level of tariff

commercial soit manifestement fondé sur la salubrité des aliments et sur les négociations techniques appropriées, afin d'assurer l'équivalence des systèmes.

La sénatrice Papatello : Pouvez-vous me dire en quoi consiste le renouvellement du financement dont vous venez de parler?

Mme Beresford-Green : Il s'agit d'une initiative visant à assurer la salubrité des aliments, et mon collègue connaît le montant exact.

La sénatrice Papatello : Est-ce que cela concerne expressément les tests ou les inspections à l'international?

Mme Beresford-Green : Non, cela vise plus généralement nos activités d'inspection, dont font partie nos activités internationales, mais notre financement de 107 millions de dollars pour la diversification des échanges commerciaux nous permettra d'avoir la capacité d'effectuer des audits à l'étranger.

La sénatrice Papatello : Pouvez-vous me dire comment le budget des dépenses influence le travail de l'ASFC dans ce même secteur, notamment les échanges de denrées alimentaires, le bœuf déjà emballé, par exemple, et certains autres types de denrées alimentaires? Les intervenants effectuent leurs contrôles ponctuels et aléatoires de diverses façons. Existe-t-il un niveau de confiance avec lequel vous êtes harmonisés ou avez-vous le financement nécessaire pour vous conformer à toutes ces nouvelles ententes qui pourraient être conclues?

Mme Beresford-Green : Je vous remercie de la question. Notre partenariat avec l'ASFC est essentiel pour toutes les importations d'aliments, de végétaux et d'animaux, ainsi que pour la protection du système alimentaire canadien, de la santé des végétaux et de la santé des animaux.

Dans le cadre de la diversification croissante de nos échanges commerciaux, nous travaillons en étroite collaboration avec les intervenants pour nous assurer qu'ils disposent de l'information appropriée et, bien entendu, tout cela se fait au moyen de certificats, tant à l'exportation qu'à l'importation, c'est-à-dire l'exportation à partir du pays d'origine et l'importation de notre côté.

Vous avez raison de dire qu'il y a différents niveaux d'inspection selon le produit alimentaire et il va de soi que les risques varient en fonction des produits alimentaires.

La sénatrice Papatello : La différence de prix entre le Brésil et le Canada en matière d'élevage de vaches de boucherie est considérable. Nous craignons fortement d'être complètement évincés du marché si celui-ci s'ouvre par l'entremise du Mercosur. Les normes joueront un rôle crucial à cet égard. S'ils doivent se conformer à nos normes, leurs prix augmenteront. Il est intéressant de noter qu'une question tarifaire entre en jeu dès

applies. Do you have an influence on that or are you specifically on the safety side?

Ms. Beresford-Green: The Canadian Food Inspection Agency is part of the health portfolio and reports to the Minister of Health, but we also report to the Minister of Agriculture. So that's where we have the opportunity to work closely with, in this case, Minister MacDonald and the staff at Agriculture and Agri-Food Canada to take into account exactly the issues that you're raising.

Senator Papatello: Would the non-tariff barrier that would be in place be done by your agency then?

Ms. Beresford-Green: From a technical perspective, that's all negotiated by the Canadian Food Inspection Agency.

[Translation]

The Chair: Thank you. My question is for the representatives from Health Canada.

You've certainly heard on the news that Canada is trying to do more trade with Europe. However, when we meet our European friends, they're not very happy. They tell us that currently, cannabis is arriving by the ton in Europe, and it's Canadian cannabis.

How do you operate on the inspection side? How many inspectors are dedicated to cannabis?

I'm giving you some figures that appear on your website. Between April 1, 2024 and March 31, 2025, there were only 197 inspections of medical cannabis. Of that number, 93 inspections had received a level 3 rating, meaning there was a serious danger, a clear risk to health and to the illicit market. Only 10% of the inspections were compliant and had no hazard or diversion rating.

For growers of medical cannabis, this represents only 889 inspections. For the large producers, we're probably at around only 600 inspections. I'm surprised that there's so much non-compliance with so few inspections and that we're starting to cause problems for our friends in Europe. How many inspectors do we have and how does it work?

[English]

Mr. Higgs: I will defer to my colleague Kendal Weber.

qu'ils atteignent ces seuils. À partir d'un certain montant, un certain niveau de droits de douane s'applique. Avez-vous une influence à cet égard ou votre rôle se limite-t-il à la sécurité des aliments?

Mme Beresford-Green : L'Agence canadienne d'inspection des aliments fait partie du portefeuille de la Santé et relève de la ministre de la Santé, mais nous relevons également du ministre de l'Agriculture. C'est pour cette raison que nous avons l'occasion de travailler en étroite collaboration, dans ce cas-ci, avec le ministre, M. MacDonald, et le personnel d'Agriculture et Agroalimentaire Canada, afin de nous pencher sur les questions que vous avez soulevées.

La sénatrice Papatello : Dans ce cas, la barrière non tarifaire qui serait en place serait-elle gérée par votre agence?

Mme Beresford-Green : D'un point de vue technique, tout cela est négocié par l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

[Français]

Le président : Merci. Ma question s'adresse aux représentants de Santé Canada.

Vous avez certainement entendu aux actualités que le Canada tente de faire davantage de commerce avec l'Europe. Or, lorsqu'on rencontre nos amis européens, ils ne sont pas très contents. Ils nous disent qu'actuellement, le cannabis arrive à la tonne en Europe, et c'est du cannabis canadien.

Comment fonctionnez-vous du côté des inspections? Combien d'inspecteurs se consacrent au cannabis?

Je vous donne quelques chiffres qui figurent sur votre site Web. Entre le 1^{er} avril 2024 et le 31 mars 2025, il n'y a eu que 197 inspections sur le cannabis à des fins médicales. De ce nombre, 93 inspections avaient reçu une cote de niveau 3, c'est-à-dire qu'il y avait un danger sérieux, un risque clair pour la santé et pour le marché illicite. Seulement 10 % des inspections étaient conformes et n'avaient pas de cote de danger ou de détournement.

Pour les cultivateurs de cannabis à des fins médicales, cela représente seulement 889 inspections. Pour les gros producteurs, nous tournons probablement autour de 600 inspections seulement. Je suis surpris qu'il y ait autant de non-conformité avec si peu d'inspections et que l'on commence à causer des problèmes pour nos amis de l'Europe. Combien d'inspecteurs avons-nous et comment cela fonctionne-t-il?

[Traduction]

M. Higgs : J'aimerais céder la parole à ma collègue, Mme Kendal Weber.

Kendal Weber, Assistant Deputy Minister, Controlled Substances and Cannabis Branch, Health Canada: Thank you for the question. It's a great question.

In Health Canada, we regulate cannabis for medical and non-medical purposes. We have inspectors who will inspect processors to determine that they are aligning with our regulations.

There are individuals who operate outside of the regulated program. They could be organized crime. They could be those who choose not to be in the regulated regime. That is illicit cannabis.

If I understand correctly, you're referring to shipments of illicit cannabis that have left Canada and that have maybe travelled to European countries. Is that correct?

[Translation]

The Chair: My question has two parts. First, regarding the number of inspections of licensed producers, I note that the level of severity and non-compliance is very high, while the volume of inspections seems particularly low to me. Then, given these flaws and the major risks of diversion, I link this directly to exportation. I understand that there may be exportation by organized crime that does not have a licence. Exporting cannabis outside the country in this way represents a health risk and a risk to our reputation.

[English]

Ms. Weber: Our regulated parties, when we go inspect them, we check for compliance with our regulations. There may be non-compliance with their sample program or perhaps with their quality program or their record keeping. Some of them may be minor infractions; some may be larger. Then we take compliance action.

It can be a small infraction, such as what I mentioned, that would make them non-compliant, and we would report on that in our inspection report online that you have just indicated.

The larger program of shipments of illicit cannabis that are leaving our country is not from the regulated parties and the non-compliance that you are referring to.

[Translation]

The Chair: How many inspectors do you have?

Kendal Weber, sous-ministre adjointe, Direction générale des substances contrôlées et du cannabis, Santé Canada : Je vous remercie de la question. C'est une excellente question.

Santé Canada réglemente le cannabis à des fins médicales et non médicales. Nos inspecteurs sont responsables de vérifier que les transformateurs respectent notre réglementation.

Certaines personnes exercent leurs activités à l'extérieur du programme réglementé. Il peut s'agir de membres du crime organisé. Il peut s'agir de personnes qui choisissent de ne pas être assujetties au régime réglementé. Dans ces cas, il s'agit de cannabis illicite.

Si je comprends bien, vous parlez d'expéditions de cannabis illicite qui ont quitté le Canada et qui ont peut-être été acheminées dans des pays européens. Est-ce exact?

[Français]

Le président : Ma question comporte deux volets. D'abord, concernant le nombre d'inspections chez les producteurs licites, je constate que le niveau de gravité et de non-conformité est très élevé, alors que le volume d'inspections me semble, lui, particulièrement bas. Ensuite, compte tenu de ces failles et des risques majeurs de détournement, je fais directement le lien avec l'exportation. Je comprends qu'il peut y avoir de l'exportation par le crime organisé qui n'a pas de licence. Cela représente un risque pour la santé et un risque pour notre réputation d'exporter ainsi du cannabis à l'extérieur du pays.

[Traduction]

Mme Weber : Lorsque nous inspectons nos entités réglementées, nous vérifions si elles se conforment à nos règlements. Elles peuvent être en situation de non-conformité dans leur programme d'échantillonnage, leur programme de qualité ou leurs obligations en matière de tenue de dossiers. Certaines infractions peuvent être mineures, d'autres plus graves. Ensuite, nous prenons des mesures liées à la conformité.

La non-conformité peut être attribuable à une infraction mineure, comme celles que j'ai mentionnées, et nous le signalons dans notre rapport d'inspection en ligne que vous venez de mentionner.

Le phénomène plus vaste des expéditions de cannabis illicite qui quitte notre pays ne provient pas des entités réglementées ou des cas de non-conformité dont vous parlez.

[Français]

Le président : Combien d'inspecteurs avez-vous?

[English]

Ms. Weber: I don't have that number. We can come back with it. I don't oversee the inspection program. We can come back with the number of inspectors. It's in our online annual report that outlines cannabis inspection compliance.

[Translation]

The Chair: The number of inspectors is not indicated.

Ms. Weber: I'm sorry.

[English]

Senator Cardozo: I have a quick question, Dr. Crowcroft. You provided most of the answer to Senator Dalphond with regards to Ebola.

But I'm just wondering about any other viruses, the hantavirus or others, if you could tell us about the other viruses that you are monitoring.

Dr. Crowcroft: Thank you for your question.

Influenza is a key one in terms of pandemic threat. COVID is another one, as are any of the coronaviruses.

We monitor other respiratory infectious diseases like RSV. You mentioned hantavirus. Hantavirus is reportable in Canada, and we had a Canadian-acquired case. Like Ebola, it has been assessed as not being at risk of a pandemic by WHO and by Canada. Those are some of them.

You were asking about how seriously we take pandemic surveillance, which is absolutely critical. We have a made-in-Canada system called GPHIN, which is monitoring all the time. We're in constant contact with our colleagues at WHO. We are part of international laboratory networks that exchange information on trends in infectious diseases.

We work closely with some individual partners and pick up when things arrive in Canada, such as measles, which, as you know, is another infectious disease that we're dealing with right now.

Does that answer your question?

Senator Cardozo: It does. With regard to hantavirus, the one person came —

[Traduction]

Mme Weber : Je n'ai pas ce chiffre. Nous pouvons vous le communiquer ultérieurement. Je ne supervise pas le programme d'inspection. Nous pouvons vous fournir le nombre d'inspecteurs. Il est indiqué dans notre rapport annuel, publié en ligne, qui présente la conformité en matière des inspections relatives au cannabis.

[Français]

Le président : Le nombre d'inspecteurs n'est pas indiqué.

Mme Weber : Je suis désolée.

[Traduction]

Le sénateur Cardozo : J'ai une brève question, docteur Crowcroft. Vous avez fourni la majeure partie de la réponse à la question du sénateur Dalphond au sujet du virus Ebola.

Je m'interroge toutefois au sujet d'autres virus, comme le hantavirus. Pourriez-vous nous parler des autres virus que vous surveillez?

Dre Crowcroft : Je vous remercie de votre question.

L'influenza est l'une des principales menaces de pandémie. La COVID en est une autre, comme tous les coronavirus.

Nous surveillons d'autres maladies respiratoires infectieuses comme le VRS. Vous avez parlé du hantavirus. Le hantavirus doit être signalé au Canada, et nous avons eu un cas contracté au Canada. Tout comme le virus Ebola, l'Organisation mondiale de la santé et le Canada ont estimé qu'il ne présentait pas de risque de pandémie. Ce ne sont là que quelques exemples.

Vous avez demandé dans quelle mesure nous prenons au sérieux la surveillance des pandémies, et c'est un élément essentiel. Nous avons un système mis au point au Canada, appelé le RMISP, qui assure une surveillance en tout temps. Nous sommes en communication constante avec nos collègues de l'OMS. Nous faisons partie de réseaux internationaux de laboratoires qui échangent des renseignements sur les tendances en matière de maladies infectieuses.

Nous travaillons en étroite collaboration avec certains partenaires et nous détectons les maladies qui arrivent au Canada, comme la rougeole, qui, comme vous le savez, est une autre maladie infectieuse avec laquelle nous sommes aux prises en ce moment.

Est-ce que cela répond à votre question?

Le sénateur Cardozo : Oui. En ce qui concerne le hantavirus, cette personne est venue...

[Translation]

The Chair: I'm sorry, our time is limited and out of respect for those who come after —

Senator Oudar: I'll be brief. If the witnesses here want to respond in writing, it would be greatly appreciated. I'll come back, generally, to the question I asked earlier.

I calculated that, with the major cuts being made to the suicide helpline, the funding was significantly reduced afterwards. This is what I talked to you about earlier, the prevention of family violence. An organization that I really like, the Kids Help Phone, and several others have had their funding completely cut. In total, nearly \$24 million has been cut from NPOs, Indigenous governments, First Nations, Inuit and organizations supported by the federal government and research agencies.

Could you provide us with the list of organizations that had their funding cut by this significant measure?

Please let us know if you've received any responses from these organizations and what impact the cuts have had on their clientele. After all, we're talking about a large number of organizations that will be affected by these cuts.

The Chair: Thank you. You'll reply to us in writing, then. That's it for today. Is five days enough for you to send us the written responses? Thank you very much.

For our second group of witnesses today, we are pleased to welcome Carl Delisle, Chief Financial and Technology Officer, and Martin Beaulac, Corporate Controller, from VIA Rail Canada, as well as Jaime Caceres, Chief Financial Officer and Assistant Deputy Minister, Financial and Management Services, and Lola Paulin, Deputy Chief Financial Officer, from Transport Canada.

Carl Delisle, Chief Financial and Technology Officer, VIA Rail Canada: Good evening, Mr. Chair.

Today, I'm joined by my colleague Martin Beaulac.

As we approach VIA Rail's 50th anniversary, the development of passenger rail is more prominent than ever.

We recently published our 2025–29 business plan. It outlines how we will leverage our expertise to deliver the best possible service to the approximately 400 communities we serve.

[Français]

Le président : Je suis désolé, nous sommes limités dans le temps et par respect pour les autres qui viennent ensuite —

La sénatrice Oudar : Je serai brève. Si les témoins qui sont ici veulent répondre par écrit, ce serait très apprécié. Je vais revenir de manière générale sur la question que j'ai posée tout à l'heure.

J'ai calculé que, avec les grandes coupes qui sont faites par rapport à la ligne d'aide en cas de crise suicidaire, le financement est coupé de façon importante par la suite. C'est ce dont je vous ai parlé tout à l'heure, la prévention des violences familiales. Un organisme que j'aime beaucoup, Jeunesse, j'écoute, et plusieurs autres ont vu leur financement complètement coupé. En tout, c'est presque 24 millions de dollars qui ont été coupés à des OSBL, des gouvernements autochtones, des Premières Nations, des Inuit et des organismes qui ont l'appui du gouvernement fédéral et des organismes de recherche.

Pourriez-vous nous faire la nomenclature des organismes qui ont vu leur financement coupé par cette importante mesure?

Veuillez nous indiquer si vous avez eu des réactions de la part de ces organismes et quel est l'impact sur leur clientèle. On parle quand même de nombreux organismes qui seront affectés par ces compressions.

Le président : Merci. Vous allez donc nous répondre par écrit. Cela se termine pour aujourd'hui. Est-ce que cinq jours sont suffisants pour nous envoyer les réponses écrites? Merci beaucoup.

Pour notre deuxième groupe de témoins aujourd'hui, nous avons le plaisir d'accueillir Carl Delisle, chef de la direction financière et technologique, et Martin Beaulac, contrôleur corporatif, de VIA Rail Canada, ainsi que Jaime Caceres, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services financiers et de gestion, et Lola Paulin, sous-dirigeante principale des finances, de Transports Canada.

Carl Delisle, chef de la direction financière et technologique, VIA Rail Canada : Bonsoir, monsieur le président.

Aujourd'hui, je suis accompagné de mon collègue Martin Beaulac.

À l'aube du 50^e anniversaire de VIA Rail, le développement du rail passager est plus que jamais à l'avant-plan.

Nous avons publié récemment notre plan d'entreprise 2025-2029. Il expose la manière dont nous exploiterons notre savoir-faire afin d'offrir le meilleur service aux quelque 400 collectivités que nous desservons.

Our goal is clear: To make VIA Rail a model for rail operations.

[English]

Mr. Chair, we have a country to move. To do so, we have undertaken the most ambitious modernization program in our history, starting with the commissioning of 32 new train sets in the Quebec City-Windsor corridor.

Our maintenance facilities in Toronto and Montreal are also being upgraded with state-of-the-art technologies.

[Translation]

The 2024 federal budget marked another important milestone in this modernization plan by confirming funding for the replacement of our regional and long-distance trains.

This support reflects the government's clear commitment to passenger rail.

The selection of equipment suppliers will be announced in a few months. Once in service, these new trains will transform the travel experience for our passengers across the country.

VIA Rail is continuing these initiatives while supporting the Government of Canada's commitment to responsible spending.

We are deeply committed to maintaining a balance between providing essential services to Canadians and sound financial management in an operational environment that is sometimes unpredictable and challenging.

We improved our financial performance this year, covering 58% of operating costs with internally generated revenue. This is an important step toward long-term sustainability. For example, efficiency gains were achieved to reduce fuel consumption. Tight project management has also been essential to achieving our objectives.

Our work in this area was recently recognized by the Project Management Institute of Montreal, which awarded our Project Management Office the 2025 Elixir Award for its rigorous governance and the supervision of nearly 200 projects nationwide.

[English]

Highlights from our 2025 financial results demonstrate the rigour behind the management of VIA Rail: Our revenues have

Notre objectif est clair : faire de VIA Rail un modèle en matière d'opérations ferroviaires.

[Traduction]

Monsieur le président, nous avons un pays à faire avancer. Pour y arriver, nous avons entrepris le programme de modernisation le plus ambitieux de notre histoire, qui a débuté par la mise en service de 32 nouvelles rames de wagons dans le corridor Québec-Windsor.

Nos installations d'entretien à Toronto et à Montréal sont également modernisées grâce à des technologies de pointe.

[Français]

Le budget fédéral de 2024 a permis de franchir un autre jalon important de ce plan de modernisation en confirmant les fonds pour le remplacement de nos trains destinés aux services régionaux et longues distances.

Cet appui traduit l'engagement clair du gouvernement en faveur du rail passager.

Dans quelques mois, la sélection des équipementiers sera dévoilée. Une fois en service, ces nouveaux trains transformeront l'expérience voyage de nos passagers dans toutes les régions du pays.

VIA Rail poursuit ces initiatives, tout en appuyant l'engagement du gouvernement du Canada à gérer ses dépenses de façon responsable.

Nous sommes des plus soucieux de conserver un équilibre entre le maintien des services qui s'avèrent essentiels aux Canadiens et une gestion financière rigoureuse dans un contexte opérationnel parfois imprévisible et rempli de défis.

Nous avons amélioré notre performance financière cette année en couvrant 58 % des coûts d'exploitation grâce aux revenus autogénérés. Il s'agit d'une étape importante sur la voie de la viabilité à long terme. À titre d'exemple, des gains d'efficacité ont été réalisés pour réduire la consommation de carburant. La gestion serrée des projets a aussi été essentielle pour atteindre nos objectifs.

Notre travail en ce sens a d'ailleurs été récemment reconnu par le Project Management Institute de Montréal, qui a décerné à notre Bureau de gestion de projets le prix élixir de 2025 pour la rigueur de sa gouvernance et la supervision de près de 200 projets à l'échelle nationale.

[Traduction]

Les faits saillants de nos résultats financiers de 2025 démontrent la rigueur de la gestion de VIA Rail. En effet, nos

increased by \$36.8 million compared to 2024. We maintained ridership levels year over year with 4.4 million passengers.

[Translation]

We intend to continue this momentum by increasing passenger numbers and revenues, limiting our operating deficit and reducing our use of public funds.

We would be pleased to answer your questions.

[English]

Jaime Caceres, Chief Financial Officer and Assistant Deputy Minister, Financial Management Services, Transport Canada: Thank you, Mr. Chair.

I would like to begin by acknowledging that the land on which we are gathered today is the unceded traditional territory of the Algonquin Anishinaabe People.

My name is Jaime Caceres, and I am the chief financial officer at Transport Canada. With me today are several other Transport Canada officials: Lola Paulin, Deputy Chief Financial Officer; Nicholas Robinson, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security; Serge Bijimine, Assistant Deputy Minister, Policy; and Erin Lynch, Associate Assistant Deputy Minister, Programs.

[Translation]

We are pleased to be gathered today to discuss the 2026-27 Main Estimates and Supplementary Estimates (A) of Transport Canada.

Transport Canada's mandate is to ensure a transportation system that is safe, secure, efficient, environmentally friendly and innovative. We play a key role in ensuring that all components of the transportation network across Canada coordinate their activities effectively, working with various groups, including Indigenous peoples, industry, provincial and territorial governments, and international partners.

To support these objectives, the 2026-27 Main Estimates provide \$3.9 billion for Transport Canada.

Compared to 2025-26, the Main Estimates increased by \$764 million, or 24%. This increase is mainly attributable to new funding initiatives that were announced as part of the federal government's mandate, namely \$500 million to support trade diversification corridors, which will help achieve the government's priorities, which are the construction and improvement of trade infrastructure that connects Canada; \$444 million for the affordability of electric vehicles to support domestic demand by making electric vehicles more affordable for Canadians; and \$150 million for the Arctic Infrastructure

revenus ont augmenté de 36,8 millions de dollars par rapport à 2024. Nous avons maintenu les niveaux d'achalandage d'une année à l'autre avec 4,4 millions de passagers.

[Français]

Nous entendons continuer sur cette lancée en augmentant le nombre de passagers et nos revenus, en limitant notre déficit d'opération et en diminuant l'utilisation de fonds publics.

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

Jaime Caceres, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services financiers et de gestion, Transports Canada : Je vous remercie, monsieur le président.

J'aimerais d'abord reconnaître que nous sommes réunis aujourd'hui sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je m'appelle Jaime Caceres et je suis dirigeant principal des finances à Transports Canada. Je suis accompagné aujourd'hui de plusieurs fonctionnaires de Transports Canada, soit Lola Paulin, sous-dirigeante principale adjointe des finances; Nicholas Robinson, sous-ministre adjoint délégué, Sécurité et sûreté; Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques; et Erin Lynch, sous-ministre adjointe déléguée, Programmes.

[Français]

Nous sommes heureux d'être réunis aujourd'hui pour discuter du Budget principal des dépenses et du Budget supplémentaire des dépenses (A) de Transports Canada pour 2026-2027.

Le mandat de Transports Canada est d'assurer un système de transport sûr, sécuritaire, efficace, écologique et novateur. Nous jouons un rôle clé pour veiller à ce que toutes les composantes du réseau de transport partout au Canada coordonnent efficacement leurs activités, en collaborant avec divers groupes, dont des Autochtones, l'industrie, les gouvernements provinciaux et territoriaux et les partenaires internationaux.

Pour appuyer ces objectifs, le Budget principal des dépenses de 2026-2027 prévoit 3,9 milliards de dollars pour Transports Canada.

Comparativement à 2025-2026, le Budget principal des dépenses a augmenté de 764 millions de dollars, soit 24 %. Cette hausse est surtout attribuable aux nouvelles initiatives de financement annoncées dans le cadre du mandat du gouvernement fédéral, notamment 500 millions de dollars pour l'appui des corridors de diversification commerciale, ce qui contribuera à la réalisation des priorités gouvernementales, soit la construction et l'amélioration des infrastructures commerciales reliant le Canada; 444 millions de dollars pour l'abordabilité des véhicules électriques, afin de soutenir la

Fund, which will provide access to new global markets, and strengthen Canada's sovereignty and defence capability.

[English]

Transport Canada's contribution to the government's Comprehensive Expenditure Review initiative, announced in Budget 2025, is also reflected in these Main Estimates. These savings will be achieved by implementing a more modern and flexible regulatory and oversight regime, deploying advanced technology and automation, refining our program portfolio to better align with core mandates and evolving industry needs, and reorienting operations and administrative structures.

Some additional initiatives in these Main Estimates include \$820 million for the National Trade Corridors Fund to invest in critical assets that support trade and the physical movement of goods and people in Canada; and \$482 million under the Safe and Secure Transportation core responsibility to sustain a variety of activities, such as ensuring the safety and security of air travellers through research and regulatory development, and the continued testing of motor vehicles, child restraints and emerging automobile technologies.

Now I will turn to the 2026-27 Supplementary Estimates (A), which have \$90 million for Transport Canada priorities, including \$39 million to support three interprovincial ferry services in Eastern Canada; \$17 million to support connected and automated vehicle technologies and operating the Motor Vehicle Test Centre; \$10 million to support the Remotely Piloted Aircraft System and other emerging aviation technologies; and \$24 million for various other initiatives, including the operations of government-owned port facilities.

This funding will enable Transport Canada to support ongoing critical services and activities that benefit the transportation sector and Canadians.

[Translation]

Finally, these Main Estimates and Supplementary Estimates (A) include \$3.8 billion for Crown corporations in the transportation portfolio to enable them to carry out various essential projects related to their mandate. For example, \$1.4 billion has been allocated to VIA Rail to ensure continued effective and viable passenger rail services in Canada,

demande intérieure en rendant les véhicules électriques plus abordables pour les Canadiens; 150 millions de dollars pour le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique, qui ouvrira l'accès à de nouveaux marchés mondiaux, renforçant ainsi la souveraineté et la capacité de défense du Canada.

[Traduction]

La contribution de Transports Canada à l'initiative d'examen exhaustif des dépenses du gouvernement, annoncée dans le budget de 2025, se reflète également dans le présent Budget principal des dépenses. Ces économies seront réalisées grâce à la mise en œuvre d'un régime de réglementation et de surveillance plus moderne et plus souple, au déploiement de technologies de pointe et d'automatisation, à l'amélioration de notre portefeuille de programmes pour qu'il s'aligne davantage sur les mandats de base et l'évolution des besoins de l'industrie et à la réorientation des activités et des structures administratives.

Parmi les autres initiatives prévues dans le Budget principal des dépenses, mentionnons 820 millions de dollars pour le Fonds national des corridors commerciaux, afin d'investir dans des actifs essentiels qui soutiennent le commerce et les déplacements physiques des marchandises et des personnes au Canada, et 482 millions de dollars dans le cadre de la responsabilité fondamentale liée à la sécurité et à la sûreté des transports pour soutenir diverses activités, comme assurer la sécurité et la sûreté des voyageurs aériens grâce à la recherche et à l'élaboration de règlements, ainsi que la mise à l'essai continue de véhicules motorisés, de dispositifs de retenue pour enfants et de technologies automobiles émergentes.

Je vais maintenant aborder le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2026-2027, qui prévoit 90 millions de dollars pour les priorités de Transports Canada, dont 39 millions de dollars pour soutenir trois services de traversiers interprovinciaux dans l'Est du Canada; 17 millions de dollars pour soutenir les technologies des véhicules connectés et automatisés et l'exploitation du Centre d'essai des véhicules automobiles; 10 millions de dollars pour soutenir le Système d'aéronefs télépilotés et d'autres technologies aériennes émergentes et 24 millions de dollars pour diverses autres initiatives, y compris l'exploitation d'installations portuaires appartenant au gouvernement.

Ce financement permettra à Transports Canada de soutenir les activités et les services essentiels en cours qui profitent au secteur des transports et aux Canadiens.

[Français]

Enfin, ce Budget principal des dépenses et ce Budget supplémentaire des dépenses (A) comprennent 3,8 milliards de dollars pour les sociétés d'État du portefeuille des transports afin de leur permettre de réaliser divers projets essentiels liés à leur mandat. Par exemple, un montant de 1,4 milliard de dollars est accordé à VIA Rail pour assurer la continuité de services

\$710 million to Alto to develop and implement the high-speed rail project between Toronto and Quebec City, and \$1.3 billion will be allocated to the Canadian Air Transport Security Authority to ensure continued effective, consistent and professional oversight of the air transportation system in Canada.

[English]

These initiatives represent a sample of the diverse activities that Transport Canada and the Crown corporations in its portfolio undertake to achieve its mandate. This funding will ensure Canadians receive a trustworthy and dependable transportation system while meeting other Government of Canada priorities.

At this time, my colleagues and I are happy to answer any questions the committee might have.

[Translation]

The Chair: Thank you very much.

Senator Forest: Thank you for your presentations. Here's my first question. We're in a time where we have fundamental needs for public transportation. Furthermore, the quality of service encourages people to use it. I remember that not so long ago, there was one train per day departing from Rimouski. One used to leave in the morning for Quebec City and return in the evening; there were three trains per week and a closed station; how can we explain such a significant difference in service between what we had the 1980s and what we have today? Your chief executive officer, Mr. Paquet, is in Gaspésie; is there any intention to restore passenger train service in Gaspésie?

Mr. Delisle: Thank you for your question, senator. I'll start with the question about Gaspésie; I was present at those same meetings. We're constantly reviewing the possibility of reinstating routes based on the available equipment. It's one of the questions we were asking ourselves. In my opening remarks, I said that we need to find a balance in how we resume certain routes based on our financial capacity, due to the financial constraints we have in place. Sometimes, there are service reductions. We generally try to reassess our ability to serve Canadians based on our equipment.

Senator Forest: What's coming up in Gaspésie? Are there any timelines? Is there a firm plan?

Mr. Delisle: There are discussions to see what kind of services might be possible based on the available equipment.

ferroviaires voyageurs efficaces et viables au Canada, un montant de 710 millions de dollars ira à Alto pour développer et mettre en œuvre le projet de train à grande vitesse entre Toronto et Québec et un montant de 1,3 milliard de dollars sera accordé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien pour assurer la continuité d'un contrôle de sécurité efficace, uniforme et professionnel du système de transport aérien au Canada.

[Traduction]

Ces initiatives représentent un échantillon des diverses activités que Transports Canada et les sociétés d'État de son portefeuille entreprennent pour réaliser son mandat. Ce financement permettra aux Canadiens de profiter d'un réseau de transport fiable et sûr tout en répondant aux autres priorités du gouvernement du Canada.

Mes collègues et moi serons maintenant heureux de répondre aux questions des membres du comité.

[Français]

Le président : Merci beaucoup.

Le sénateur Forest : Merci de vos présentations. Voici ma première question. Nous sommes à une époque où nous avons des besoins fondamentaux en matière de transport en commun. De plus, la qualité du service encourage la fréquentation. Je me rappelle qu'il n'y a quand même pas si longtemps, il y avait un train par jour à partir de Rimouski. L'un partait le matin pour Québec et en revenait le soir; il y avait trois trains par semaine et une gare fermée; comment expliquer cet écart de service si important entre ce qu'on a connu dans les années 1980 et ce que l'on connaît aujourd'hui? Votre directeur général, M. Paquet, est en Gaspésie; y a-t-il une intention de rétablir un service de train de passagers en Gaspésie?

M. Delisle : Merci pour votre question, monsieur le sénateur. Je vais commencer par la question sur la Gaspésie; j'étais présent à ces mêmes rencontres. Nous examinons en tout temps la possibilité de faire revenir des trajets en fonction des équipements disponibles. C'est l'une des questions que l'on se posait. Dans mes remarques liminaires, je disais qu'il faut trouver un équilibre dans la façon de retourner à certains trajets en fonction de notre capacité financière, en raison de la rigueur financière qu'on a en place. Parfois, il y a des réductions de service. On essaie généralement de réévaluer notre capacité à servir les Canadiens et Canadiennes en fonction de nos équipements.

Le sénateur Forest : Qu'est-ce qui s'annonce en Gaspésie? Y a-t-il des échéanciers? Y a-t-il une intention ferme?

M. Delisle : Il y a des discussions pour voir quel genre de services pourraient s'avérer possibles en fonction de l'équipement disponible.

Senator Forest: Then we won't be buying train tickets tomorrow morning.

Mr. Caceres, regarding the ports, one paragraph concerned me about the merger of certain key ports and the possible sale of some other ports.

Can you explain to us what is being considered? What is concerning is that nine of the ten ports owned by Transport Canada in Quebec are located in remote communities. For these communities, ports are vital infrastructure that belong to the federal government. Can the department reassure communities about the sustainability of these facilities?

[English]

Mr. Caceres: Thank you for the question. Ports are a very indispensable and crucial piece of infrastructure for communities. I will ask my colleague the Assistant Deputy Minister for Policy to elaborate a bit more on the nature of the services we provide.

[Translation]

Serge Bijimine, Assistant Deputy Minister, Policies, Transport Canada: Thank you for the question. I can assure you that the ports in small communities will not be sold. We're not thinking about it. As for the other ports, we try to encourage collaboration between the ports because, ultimately, Canadian ports compete with American ports. The more they collaborate, the stronger they are, which allows them to export and import and have greater efficiency in the supply chain.

Senator Forest: One thing often happens when Transport Canada owns the port. I look at what happened in Rimouski: They let the port fall into disrepair. Do you have a maintenance program for all of these examples of infrastructure that are costly to maintain but are essential for the economy and transportation? When it comes to doing business with countries other than the United States, Canadian ports are important gateways.

[English]

Mr. Caceres: I think the key thing here, Mr. Chair, is that, right now, the importance of having port infrastructure and its support is going to be crucial in terms of being able to advance the efficiency of our economy and of the transportation system. I think, as my colleague has mentioned, this is an area that is being looked at very closely in terms of how to move that forward.

Le sénateur Forest : Donc, on n'achètera pas de billets de train demain matin.

Monsieur Caceres, en ce qui a trait aux ports, un paragraphe m'a inquiété, au sujet de la fusion de certains ports clés et de la cession possible de certains autres ports.

Pouvez-vous nous expliquer ce qui est envisagé? Ce qui est inquiétant, c'est que neuf des dix ports détenus par Transports Canada au Québec se situent dans des communautés éloignées. Pour ces communautés, les ports sont une infrastructure vitale qui appartient au gouvernement fédéral. Le ministère peut-il rassurer les communautés quant à la pérennité de ces installations?

[Traduction]

M. Caceres : Je vous remercie de votre question. Les ports sont une infrastructure indispensable et cruciale pour les collectivités. Je vais demander à mon collègue, le sous-ministre adjoint des Politiques, de vous en dire un peu plus sur la nature des services que nous fournissons.

[Français]

Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada : Merci pour la question. Je peux vous assurer que les ports des petites communautés ne seront pas vendus. Nous n'y pensons pas. Pour les autres ports, nous tentons d'encourager la collaboration entre les ports, parce que, ultimement, les ports canadiens font concurrence aux ports américains. Plus ils collaborent, plus ils sont forts, ce qui leur permet d'exporter et d'importer et d'avoir plus de fluidité dans la chaîne d'approvisionnement.

Le sénateur Forest : Une chose se produit souvent quand Transports Canada est propriétaire du port. Je regarde ce qui s'est passé à Rimouski : on laisse le port se désagréger. Avez-vous un programme d'entretien de l'ensemble de ces infrastructures qui entraînent des coûts importants, mais qui sont des infrastructures essentielles sur le plan de l'économie et du transport? Quand on envisage de faire des affaires avec d'autres pays que les États-Unis, les ports canadiens sont des vecteurs importants.

[Traduction]

M. Caceres : Je pense que l'élément clé dans ce cas-ci, monsieur le président, c'est qu'à l'heure actuelle, il est essentiel de disposer d'une infrastructure portuaire et des soutiens nécessaires pour accroître l'efficacité de notre économie et du système de transport. Je pense, comme mon collègue l'a mentionné, que c'est un domaine qui fait l'objet d'un examen attentif pour trouver la meilleure façon de réaliser des progrès à cet égard.

[Translation]

Mr. Bijimine: If I understand your question correctly, it's about whether there are any infrastructure projects planned for these ports.

Senator Forest: I'd take a ticket for the second round, by train or by boat.

[English]

Senator Cardozo: I have a bunch of questions; I'll ask them quickly. First, Mr. Delisle, do I understand that you can answer questions about Alto, as well?

Mr. Delisle: No. Alto is a completely different organization.

Senator Cardozo: What about VIA HFR and VIA TGF?

Mr. Delisle: Yes.

Senator Cardozo: I have two questions regarding VIA.

One, I agree with you that it's the best possible service; it has been a model for rail operations. However, I have to tell you that literally 10 out of 10 people that I talk to when I sing the praises of VIA Rail say that the timing is unreliable. So what can you do that? That seems to be the single reason why people don't want to travel by train.

Second, with regard to platforms, in Ottawa, they raised the platform to be at the level of trains, like the situation in Montreal, but most other places don't do that. I suggest that's a major problem for a lot of passengers, such as seniors or people with mobility issues. Are there any plans on that?

Just on the ports, I will just leave you with a question. If you could file with us a list of the ports: those that are federally owned and those that are not. That would be interesting to have. The issue has come up, as my colleague just raised.

[Translation]

Mr. Delisle: I will start with your first question, which was about travel time. In travel time, there are two components: what we control and what we don't control. Regarding the component we don't control, the railway infrastructure does not belong to us, so we depend on the owner to operate on the infrastructure. We are not given priority on the tracks and, on top of that, speed

[Français]

M. Bijimine : Si je comprends bien votre question, il s'agit de savoir s'il y aurait des projets d'infrastructure pour ces ports.

Le sénateur Forest : Je prendrais un billet pour la deuxième ronde, en train ou en bateau.

[Traduction]

Le sénateur Cardozo : J'ai plusieurs questions, et je les poserai donc rapidement. Tout d'abord, monsieur Delisle, dois-je comprendre que vous pouvez également répondre aux questions sur Alto?

M. Delisle : Non. Alto est un organisme complètement distinct.

Le sénateur Cardozo : Qu'en est-il de VIA HFR et de VIA TGF?

M. Delisle : Oui.

Le sénateur Cardozo : J'ai deux questions concernant VIA Rail.

Tout d'abord, je suis d'accord avec vous pour dire que c'est le meilleur service possible et que c'est un modèle pour l'exploitation ferroviaire. Cependant, je dois vous dire que toutes les personnes à qui je chante les louanges de VIA Rail me répondent que les horaires ne sont pas fiables. Que pouvez-vous faire à ce sujet? Cela semble être la seule raison pour laquelle les gens ne veulent pas voyager en train.

Deuxièmement, à Ottawa, on a élevé les quais pour qu'ils soient au même niveau que les trains, comme c'est le cas à Montréal, mais la plupart des autres endroits ne l'ont pas fait. Je pense que c'est un gros problème pour de nombreux voyageurs, notamment les personnes âgées ou les personnes à mobilité réduite. A-t-on prévu quelque chose à cet égard?

Je vais terminer en vous posant une question sur les ports. Pourriez-vous nous fournir une liste des ports en précisant ceux qui appartiennent au gouvernement fédéral et ceux qui ne lui appartiennent pas? Ce serait intéressant. La question a été soulevée, comme mon collègue vient de le mentionner.

[Français]

M. Delisle : Je vais commencer par votre première question, qui portait sur le temps de parcours. Dans le temps de parcours, il y a deux composantes : celle que l'on contrôle et celle que l'on ne contrôle pas. En ce qui concerne la composante qu'on ne contrôle pas, l'infrastructure ferroviaire ne nous appartient pas, donc on dépend de ce propriétaire pour rouler sur

limits have been imposed on us at level crossings for several years.

This combination certainly affects our travel time. We work hard to ensure optimal reliability and that trains depart and arrive on time. It's a necessity that we work on every day.

As for the platforms, we still intend to review their accessibility to make it as simple as possible for everyone. I'm therefore taking note of your question and we'll see what we can do. I'd say that, across all VIA Rail infrastructure, depending on the funding we receive, we always prioritize these aspects to ensure that the onboard service is as optimal as possible and that it's easy to get on board.

[English]

Senator Cardozo: Coming back to the first issue, time reliability has been a problem for a long time. What can we do to solve it? People have heard that answer and, therefore, are not travelling by VIA Rail. Do you need to buy more rail? My thought is also with high-speed rail, you will have more people migrating to high-speed rail and less on VIA Rail.

[Translation]

Mr. Delisle: We definitely look at the infrastructure and the passenger as a whole. The idea is to expand the range of services as much as possible to ensure that the passenger's needs are met. To answer your question, all potential investments to create additional demand are always under consideration for future years.

Senator Cardozo: Thank you.

[English]

Senator Ross: My question is for you, Mr. Caceres. I'm interested in the \$52.3 million in the Main Estimates for ACAP. Many airports on federal lands that are part of the NAS system, like the one in my hometown of Fredericton, are not eligible for ACAP funding. It poses a significant problem, especially for smaller airports or those with fewer than 525,000 passengers annually. They can't access many other federal programs. Is there any thought on amending ACAP to allow some of those smaller airports in the NAS system that are under that cap to apply for funding or relaunching programs like the Airport Critical Infrastructure Program? What projects specifically is the \$52.3 million earmarked for?

l'infrastructure. Nous ne sommes pas prioritaires sur les rails et en plus, on nous impose des limites de vitesse aux passages à niveau depuis quelques années.

Donc, il est certain que cette combinaison affecte notre temps de parcours. On travaille énormément pour faire en sorte que la fiabilité soit optimale et que les trains partent et arrivent à l'heure. C'est une nécessité sur laquelle on travaille tous les jours.

Pour ce qui est des plateformes, on a toujours l'intention d'examiner leur accessibilité pour faire en sorte que ce soit le plus simple possible pour tout le monde. Je prends donc note de votre question et on pourra voir ce qui en est. Je vous dirais que, dans l'ensemble des infrastructures de VIA Rail, en fonction du financement que l'on obtient, on priorise toujours ces aspects pour que le service à bord soit le plus optimal possible et que ce soit simple de se rendre à bord.

[Traduction]

Le sénateur Cardozo : Pour revenir à la première question, la fiabilité des horaires représente un problème depuis longtemps. Que pouvons-nous faire pour le résoudre? Les gens ont entendu cette réponse et, par conséquent, ils ne voyagent pas avec VIA Rail. Devez-vous acheter plus de voies ferrées? Je pense aussi qu'un plus grand nombre de personnes se tourneront davantage vers le train à grande vitesse et moins vers VIA Rail.

[Français]

M. Delisle : C'est sûr qu'on examine l'infrastructure et le passager dans son ensemble. L'idée est d'élargir l'offre de service le plus possible pour faire en sorte que l'intérêt du passager soit au rendez-vous. Donc, pour répondre à votre question, tous les investissements potentiels pour créer une demande additionnelle sont toujours ce que l'on considère pour les années futures.

Le sénateur Cardozo : Merci.

[Traduction]

La sénatrice Ross : Ma question s'adresse à vous, monsieur Caceres. J'aimerais en savoir plus au sujet des 52,3 millions de dollars du Budget principal des dépenses pour le PAIA, le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. De nombreux aéroports situés sur des terres fédérales qui font partie du RNA — le Réseau national d'aéroports —, comme celui de ma ville natale, Fredericton, ne sont pas admissibles au financement de ce programme. C'est un grave problème, surtout pour les petits aéroports ou ceux qui accueillent moins de 525 000 passagers par année, car ils n'ont pas accès à beaucoup d'autres programmes fédéraux. Envisage-t-on de modifier le PAIA pour permettre aux petits aéroports du RNA sous ce seuil

Mr. Caceres: Thank you very much for the question. There is a list of different types of projects that this is intended to fund, naturally, in terms of providing the safety and financing for different capital projects to be able to make sure that we can have the continued safety for the travelling public.

The key is, obviously, that there is a prioritization that has to take place in order to make sure that we can allocate the funding, given the limited number of funds. So, there are some funds here in terms of looking at the different types of criteria associated with that. Again, the program has been operating for a number of years, in terms of how it has been taking place, but to your question, senator, the key thing here is that there are always opportunities to be able to look at the program in terms of whether there are other projects that are eligible in the future.

I would also indicate that that call letter — as it is going through every year — there are new projects that are then considered in that. There are a variety of different sizes of airports. There is not any particular size that has to qualify for that. The key is to make sure that it meets those particular criteria that essentially the program is designed for.

Senator Ross: Okay. So my understanding is that you're saying the Fredericton airport would be eligible for funding for ACAP, even though they're under the 525,000-passenger limit.

Mr. Caceres: It depends.

Senator Ross: What about for the runway program?

Mr. Caceres: It would have to be re-evaluated every year to see if it would qualify and whether the parameters would meet the —

Senator Ross: It hasn't qualified yet.

Mr. Caceres: Exactly, so this is where if the conditions were to change where that was needed —

Senator Ross: Which conditions would need to change?

Mr. Caceres: Well, I believe the parameters of what the program — in terms of either from the point of view of the number of travellers that would be present to Fredericton or maybe from the point of view of the type of infrastructure that will be taking place.

de présenter une demande de financement, ou encore de relancer des programmes comme le Programme des infrastructures essentielles des aéroports? À quels projets précisément les 52,3 millions de dollars sont-ils destinés?

M. Caceres : Merci beaucoup de la question. Il existe une liste des divers types de projets que ce fonds vise à financer, naturellement, pour renforcer la sécurité, différents projets d'immobilisations pour assurer la sécurité continue du public voyageur.

Il faut, évidemment, établir un ordre de priorité parce que les fonds dont nous disposons sont limités. Pour ce qui est des critères, encore une fois, le programme fonctionne depuis un certain nombre d'années, et pour répondre à votre question, sénatrice, l'élément à retenir ici, c'est qu'il est toujours possible d'examiner le programme pour voir si d'autres projets pourraient être admissibles à l'avenir.

Je tiens également à préciser que la lettre d'appel est envoyée chaque année, et que de nouveaux projets sont alors considérés. Les aéroports varient en taille, mais ce qu'il faut, c'est s'assurer que le projet répond aux critères du programme.

La sénatrice Ross : D'accord. Si je comprends bien, vous dites que l'aéroport de Fredericton serait admissible au financement du PAIA, même s'il est sous le seuil des 525 000 passagers.

M. Caceres : Cela dépend.

La sénatrice Ross : Et le programme des pistes d'atterrissage?

M. Caceres : Il faut procéder à une évaluation chaque année pour déterminer s'il est admissible et si les critères...

La sénatrice Ross : Il n'est pas encore admissible.

M. Caceres : Exactement, donc si les conditions changent...

La sénatrice Ross : Quelles conditions devraient être modifiées?

M. Caceres : Eh bien, je crois que les critères du programme... soit du point de vue du nombre de voyageurs à Fredericton, soit peut-être du point de vue du type d'infrastructure qui sera mise en place.

Senator Ross: My question was if there has been any thought to amending the program to allow these types of projects to be included?

Mr. Bijimine: I can jump in here. It is something that we're currently exploring very seriously for a number of reasons. One, there was more money put into ACAP, so that allows for more projects to be funded. We've heard a number of requests, concerns and pleas from airports that are currently not qualifying to take a look at the actual terms and conditions. So we are doing that.

The other reason we're doing it is because we've launched the Arctic Infrastructure Fund, which also funds airports and runways in the Arctic and the North, which helps liberate more money.

I can't provide a definitive answer, but I can tell you that we're definitely looking at how we could make sure that more airports are able to benefit from ACAP, given that we have more money.

Senator Ross: That's great news. I'm glad to hear it. What is the \$52.3 million that's currently in ACAP for this year earmarked for?

Mr. Caceres: My Deputy CFO might have them handy in terms of what there is.

Lola Paulin, Deputy Chief Financial Officer, Transport Canada: Right now, the project selection itself is ongoing, so we do not have the list of confirmed projects. I know that, in recent decisions, one of the airports that we have been investing in is the TC-owned Îles-de-la-Madeleine Airport. So, that is part of what the funding is being used for, but right now, the process is ongoing to determine which facilities would qualify for that next round of funding.

[Translation]

Senator Dalphond: In your VIAction 2030 Strategic Plan, which was published in 2024, there was a lot of material on the Quebec City-Windsor corridor. Since then, the Alto project has been launched. Have you revised your strategic plan or does it not really have an impact because, by 2030, the Alto train probably won't be in operation yet?

Mr. Delisle: That's a very good question, senator. The Alto train will definitely not be available by 2030, so we are focusing on services today and for the next five years. The plan is still in effect and remains our priority for the coming years.

Senator Dalphond: You referred to the Alto project a little earlier. Not long ago, a bill was passed as part of the budget implementation measures that grants special powers to

La sénatrice Ross : Je voulais savoir si on avait envisagé de modifier le programme pour permettre l'inclusion de ces types de projets.

M. Bijimine : Je peux intervenir ici. C'est quelque chose que nous examinons actuellement très sérieusement pour diverses raisons. Premièrement, le budget du PAIA a été bonifié, ce qui permet de financer un plus grand nombre de projets. De plus, les aéroports qui ne se qualifient pas actuellement nous ont fait part de diverses demandes et préoccupations et nous ont demandé de revoir les modalités. C'est donc ce que nous faisons.

L'autre raison, c'est que nous avons lancé le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique, qui finance aussi des projets liés aux aéroports et aux pistes d'atterrissage dans l'Arctique et le Nord. Cela nous aide à consacrer plus d'argent à des projets ailleurs.

Je ne peux pas vous donner de réponse définitive, mais je peux vous dire que nous cherchons assurément des moyens de faire en sorte qu'un plus grand nombre d'aéroports puissent bénéficier du PAIA, étant donné que nous avons plus d'argent.

La sénatrice Ross : C'est une excellente nouvelle. Je suis heureuse de l'entendre. À quoi sont destinés les 52,3 millions de dollars qui figurent actuellement dans le PAIA pour cette année?

M. Caceres : La sous-dirigeante principale des finances a peut-être l'information sous la main.

Lola Paulin, sous-dirigeante principale des finances, Transports Canada : À l'heure actuelle, la sélection des projets est en cours, alors nous n'avons pas la liste des projets confirmés. Je sais que dernièrement, l'un des aéroports dans lesquels nous investissons est l'aéroport des Îles-de-la-Madeleine, qui appartient à Transports Canada. Donc, les fonds serviront notamment à ce projet, mais à l'heure actuelle, le processus est en cours pour déterminer quelles installations seront admissibles à la prochaine ronde de financement.

[Français]

Le sénateur Dalphond : Dans votre plan stratégique VIAction 2030, qui a été publié en 2024, il y avait beaucoup de matériel sur le corridor Québec-Windsor. Depuis ce temps, le projet Alto a été lancé. Avez-vous révisé votre plan stratégique, ou n'a-t-il pas vraiment d'impact, parce que, d'ici 2030, le train Alto ne sera probablement pas encore en fonction?

M. Delisle : C'est une très bonne question, monsieur le sénateur. Le train Alto ne sera assurément pas disponible d'ici 2030, donc on se concentre sur les services aujourd'hui et pour les cinq prochaines années. Le plan est toujours en vigueur et il reste notre priorité pour les prochaines années.

Le sénateur Dalphond : Vous avez fait référence un peu plus tôt au projet Alto. On a adopté un projet de loi il n'y a pas si longtemps dans les mesures de mise en œuvre du budget qui

Alto. However, it's clear that the communication strategy hasn't been a complete success so far, because there were plenty of people on Parliament Hill this afternoon protesting against the Alto project. We're receiving a lot of emails from Ontario and Quebec. Agricultural movements are organizing in certain regions. One of the arguments that has been raised repeatedly is that the figures are unrealistic and that it will cost two or three times as much as was announced.

Can the department reassure Canadians that the budget is realistic and that everyone who is expropriated will receive fair compensation?

[English]

Mr. Caceres: Thank you very much for the question, senator. Maybe I'll ask my colleague to answer that.

[Translation]

Mr. Bijimine: Certainly. Thank you for the question.

We currently estimate that the costs will range from \$60 to \$99 billion, and this estimate is based on the information we have. I have no reason to doubt it, since it is based on the information available as we speak. Unless someone has information contradicting this figure, we believe these numbers are accurate, based on what we know.

As for expropriation, my understanding is that the first step will likely be to find a willing buyer and a willing seller.

Senator Dalphond: A transactional deal.

Mr. Bijimine: Exactly, a transactional deal. If they ever have to carry out an expropriation, it will be based on market value. These are two commitments Alto has made, and they've stated them publicly as well, so it's official.

Senator Dalphond: However, the message isn't getting through. They say the law on expropriation has been amended, that the rules of the game have been changed, and that they're going to expropriate them for an approximate price. That's what was said today on the Hill. I happened to be passing by while they were there.

Mr. Bijimine: What Alto's representatives have said — particularly their CEO — is that this will be done at "fair market value."

Senator Dalphond: Do you have a way to encourage Alto to run a better communications campaign? It doesn't seem to be heading in the right direction right now.

donnent des pouvoirs spéciaux à Alto. Toutefois, on remarque que la stratégie de communication n'est pas un succès total jusqu'à maintenant, parce qu'il y avait plein de gens sur la Colline du Parlement cet après-midi qui protestaient contre le projet Alto. On reçoit beaucoup de courriels de l'Ontario et du Québec. Des mouvements agricoles s'organisent dans certaines régions. Un des arguments qui ont été invoqués à plusieurs reprises, c'est que les chiffres ne sont pas réalistes et que ça coûtera deux ou trois fois plus cher que ce qui a été annoncé.

Le ministère est-il en mesure de rassurer les Canadiens sur le fait que le budget est réaliste et que tous ceux qui seront expropriés recevront une juste compensation?

[Traduction]

M. Caceres : Merci beaucoup de la question, sénateur. Je vais peut-être demander à mon collègue de répondre à cette question.

[Français]

M. Bijimine : Certainement. Merci pour la question.

On estime actuellement que les coûts seront de 60 à 99 milliards de dollars, et cette évaluation est basée sur l'information que l'on a. Je n'ai aucune raison de ne pas le croire, car on se base sur l'information disponible au moment où l'on se parle. À moins que quelqu'un ait de l'information contredisant ce montant, nous croyons que ces chiffres sont valides, en nous basant sur ce que nous savons.

En ce qui concerne l'expropriation, ma compréhension est que la première étape sera probablement de trouver, comme on dit en anglais, un *willing buyer*, *willing seller*.

Le sénateur Dalphond : Un marché transactionnel.

M. Bijimine : Exactement, un marché transactionnel. Si jamais ils doivent faire de l'expropriation, cela se fera sur la base de la valeur du marché. Ce sont deux choses auxquelles Alto s'est engagé, et ils l'ont dit publiquement aussi, alors c'est officiel.

Le sénateur Dalphond : Cependant, le message ne passe pas. On dit qu'on a modifié la loi en matière d'expropriation, qu'on a changé les règles du jeu et qu'on va les exproprier avec un prix approximatif. C'est ce qui a été dit aujourd'hui sur la Colline. Je suis passé au moment où ils y étaient.

M. Bijimine : Ce que les représentants d'Alto ont dit, notamment leur PDG, c'est que cela se fera à la « juste valeur marchande ».

Le sénateur Dalphond : Avez-vous une façon d'inciter Alto à faire une meilleure campagne de communication? Cela ne semble pas aller dans la bonne direction actuellement.

Mr. Bijimine: I'll pass on the message.

Senator Dalphond: Thank you.

The Chair: This is going off the rails — no pun intended.

Senator Dalphond: There are even two of them meddling to derail the whole thing.

[English]

Senator MacAdam: My question is for Transport Canada. In Supplementary Estimates (A), Transport Canada is requesting \$39.2 million for Eastern Canada Ferry Services. I wonder if you can provide further details on the use of these funds. Did the 50% fare cut for Eastern Canada Ferry Services announced in 2025 have any impact on the amounts requested in Supplementary Estimates (A)?

Mr. Caceres: Thank you very much for the question, senator. I'll ask the Deputy CFO, Lola Paulin, to answer it.

Ms. Paulin: For the \$39.2 million in the 2026 Supplementary Estimates (A), that funding is to continue maintaining the six ferry terminals, their associated port infrastructure and four ferry vessels. That's to cover the three routes between Saint John, New Brunswick, and Digby, Nova Scotia; Wood Islands, Prince Edward Island, and Caribou, Nova Scotia; and the Magdalen Islands, Quebec, and Souris, Prince Edward Island. The funding is mainly to help address cost pressures related to the fuel and labour costs that we're seeing right now and vessel maintenance for those particular vessels, as well as for safety-related infrastructure investments, which include a new transfer bridge in Souris, Prince Edward Island, and the rehabilitation of break water in the Magdalen Islands.

Senator MacAdam: Is there any funding in the Main or Supplementary Estimates regarding compensation to ferry service operators as a result of the rebate, like the reduction in fares for ferry services? Is that something that's in these estimates somewhere?

Ms. Paulin: Any funding that we will have received — and we did receive funding to compensate certain small ferry operators, such as, for example, the Confederation Bridge — would already be captured in our Main Estimates. So it was part of the 2026-27 reference levels.

Senator MacAdam: According to the 2026-27 Departmental Plan, Transport Canada will prioritize the creation of many new programs, such as the Trade Diversification Corridors Fund, or TDCF, and the Arctic Infrastructure Fund, or AIF. As announced

M. Bijimine : Je vais transmettre le message.

Le sénateur Dalphond : Merci.

Le président : Cela déraile, pour ne pas faire de mauvais jeu de mots.

Le sénateur Dalphond : Ils sont même deux qui s'en mêlent pour faire dérailler la chose.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : Ma question s'adresse à Transports Canada. Dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), Transports Canada demande 39,2 millions de dollars pour les services de traversiers de l'Est du Canada. Je me demande si vous pouvez fournir plus de détails sur l'utilisation de ces fonds. La réduction de 50 % des tarifs pour ces services dans la région qui a été annoncée en 2025 a-t-elle une incidence sur les montants demandés dans le Budget supplémentaire des dépenses (A)?

M. Caceres : Merci beaucoup de la question, sénatrice. Je vais demander à la sous-dirigeante principale des finances, Lola Paulin, d'y répondre.

Mme Paulin : En ce qui concerne les 39,2 millions de dollars dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2026, ce financement est destiné à l'entretien des six gares maritimes, des infrastructures portuaires connexes et des quatre traversiers pour assurer les trois liaisons suivantes : entre Saint John, au Nouveau-Brunswick, et Digby, en Nouvelle-Écosse; entre Wood Islands, à l'Île-du-Prince-Édouard, et Caribou, en Nouvelle-Écosse; et entre les Îles-de-la-Madeleine, au Québec, et Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard. Il vise principalement à alléger les pressions liées aux coûts du carburant et de la main-d'œuvre en ce moment et à entretenir les traversiers. Il servira également à investir dans les infrastructures liées à la sécurité, dont un nouveau pont de transbordement à Souris, à l'Île-du-Prince-Édouard, et la remise en état des brise-lames aux Îles-de-la-Madeleine.

La sénatrice MacAdam : Le Budget principal des dépenses ou le Budget supplémentaire des dépenses prévoit-il des fonds pour indemniser les exploitants des services de traversiers à la suite notamment de la réduction des tarifs? Est-ce un élément qui se trouve quelque part dans ce budget des dépenses?

Mme Paulin : Tout financement reçu — et nous avons reçu des fonds pour indemniser les petits exploitants de traversiers ou celui du pont de la Confédération — serait déjà comptabilisé dans notre budget principal des dépenses. Cela faisait donc partie des niveaux de référence de 2026-2027.

La sénatrice MacAdam : Selon le plan ministériel de 2026-2027, Transports Canada accordera la priorité à la création de nombreux nouveaux programmes, comme le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, et le Fonds

in Budget 2025, the TDCF will receive \$5 billion over seven years, and the AIF will receive \$1 billion over four years.

I'm wondering if you could elaborate on these programs. Do you have any updates on any progress made to implement these two funds? Are there any milestones which may have been achieved so far? What criteria do you plan to use to select projects to be funded under these new programs?

Mr. Bijimine: There is an amount of \$5 billion for the TDCF and the AIF. Both programs were launched earlier this year, and we have started receiving applications. I believe we have over 20 applications for the TDCF, and for the AIF, I believe they are continuing to come in.

I'll just talk about the differences between the TDCF and the National Trade Corridors Fund, or NTCF. For the TDCF, the approach we have taken for project selection is very much grounded in which project helps the corridor as a whole, instead of which project is a stand-alone project for a certain organization. We have identified trade corridors. For example, if we're looking at Western Canada, we would look at projects that are helping ship more goods from Western Canada to the Port of Vancouver or the Port of Prince Rupert. So we're taking a corridor approach instead of a company-based approach.

For the AIF, we're looking at it through a lens of sovereignty, but also security: Arctic security and Arctic sovereignty. Those are the lenses through which the project will be evaluated for the AIF. We expect to be in a position to be able to provide advice on projects in the coming months.

Senator MacAdam: Thank you.

[Translation]

Senator Oudar: I have a question for VIA Rail, but before I ask it, I'd like to ask you for a favour. I take the train every week, several times a week, and if it were possible to pass this message on to your employees, I'd like to say that the service is excellent every time. It's not because they know we're senators. Most of the time, they don't recognize us, since our schedules change a lot; sometimes we take the train on Sunday or Monday, sometimes on another day, but the service is always exceptional.

d'infrastructure pour l'Arctique. Comme il a été annoncé dans le budget de 2025, le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux recevra 5 milliards de dollars sur sept ans et le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique, 1 milliard de dollars sur quatre ans.

Je me demande si vous pourriez nous en dire plus sur ces programmes. Avez-vous des mises à jour sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de ces deux fonds? Y a-t-il des jalons qui ont pu être atteints jusqu'à maintenant? Quels critères comptez-vous utiliser pour sélectionner les projets à financer dans le cadre de ces nouveaux programmes?

M. Bijimine : Un montant de 5 milliards de dollars est alloué pour ces deux fonds. Les deux programmes ont été lancés plus tôt cette année, et nous avons commencé à recevoir des demandes. Je crois que nous avons plus de 20 demandes pour le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux, et je crois que nous continuons de recevoir des demandes pour le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique.

Je vais simplement parler des différences entre le Fonds pour la diversification des corridors commerciaux et le Fonds des corridors commerciaux du Canada. En ce qui concerne le premier, notre approche pour sélectionner les projets repose avant tout sur leur utilité pour le corridor dans son ensemble, plutôt que pour un organisme donné. Nous avons dressé la liste des corridors commerciaux. Par exemple, dans l'Ouest canadien, nous examinons les projets qui contribuent à acheminer plus de marchandises depuis l'Ouest canadien vers le port de Vancouver ou le port de Prince Rupert. Nous adoptons donc une approche axée sur les corridors plutôt que sur les entreprises.

En ce qui concerne le Fonds d'infrastructure pour l'Arctique, nous l'examinons sous l'angle de la souveraineté, mais aussi de la sécurité. Ce sont les lentilles à travers lesquelles les projets seront évalués pour ce fonds. Nous nous attendons à être en mesure de fournir des conseils sur les projets au cours des prochains mois.

La sénatrice MacAdam : Merci.

[Français]

La sénatrice Oudar : J'ai une question pour VIA Rail, mais juste avant de la poser, je me permets de vous demander un service. Je prends le train toutes les semaines, plusieurs fois par semaine, et si c'était possible de transmettre le message à vos employés, je trouve que le service est excellent en tout temps. Ce n'est pas parce qu'ils savent que nous sommes sénateurs ou sénatrices. La plupart du temps, ils ne nous reconnaissent pas, puisque nos horaires changent beaucoup; parfois, on prend le train le dimanche ou le lundi, parfois c'est un autre jour, mais le service est toujours exceptionnel.

Mr. Delisle: My pleasure. Our employees who deal directly with customers are among the best in Canada when it comes to customer service.

Senator Oudar: Thank them, then. It's true that, unfortunately, the train is often late, but the passengers stay calm and don't complain. It's thanks to the staff that the atmosphere on the train remains pleasant — because sometimes the wait is even longer than an hour—but you can see that they're committed to ensuring passengers have an exceptional customer experience, despite any setbacks that may arise. Please pass that message along to them on our behalf.

Mr. Delisle: My pleasure.

Senator Oudar: That's exceptional.

Senator Gignac: Senator Oudar will be featured in VIA Rail's upcoming ads!

Senator Oudar: We are not allowed to advertise.

The Chair: There is a former judge who learned that she could not do that.

Senator Oudar: I believe in public transit, so I'm doing a lot of promotion to encourage the use of VIA Rail.

Mr. Delisle: I saw this as a thank you, not as advertising.

Senator Oudar: In the supplementary estimates, VIA Rail is requesting \$262 million be allocated to employee salaries, fuel, onboard supplies and the inspection program. Without the exact figures, could you break down this \$262 million for us, in terms of employee salaries versus other line items?

Mr. Delisle: Without going into exact details, I'll start by saying that payroll generally accounts for about 45%. Next, fuel costs account for between 5% and 7%. Maintenance accounts for 20% to 30% of total costs.

For the most part, this explains part of those \$262 million.

Senator Oudar: In the business plan overview, you reviewed your expenses in order to reduce the operating deficit. How will this review impact payroll?

Mr. Delisle: The goal is not to cut the number of employees, but to optimize processes as much as possible. The current government's goals were to make greater use of technology, optimize processes, and find innovative and different ways to save money.

M. Delisle : Avec plaisir. Nos employés qui traitent directement avec les clients sont parmi les meilleurs qu'on peut avoir au Canada dans le service à la clientèle.

La sénatrice Oudar : Remerciez-les, alors. C'est vrai que, malheureusement, le train est souvent en retard, mais les passagers restent zen et ne se plaignent pas. C'est grâce aux employés que le climat dans le train reste agréable, parce que c'est même plus qu'une heure d'attente parfois, mais on peut constater qu'ils tiennent à ce que les passagers aient une expérience client hors du commun, malgré les vicissitudes qui peuvent survenir. Faites-leur le message de notre part.

M. Delisle : Avec plaisir.

La sénatrice Oudar : C'est exceptionnel.

Le sénateur Gignac : La sénatrice Oudar sera dans les prochaines publicités de VIA Rail!

La sénatrice Oudar : On n'a pas le droit de faire de publicité.

Le président : Il y a une ancienne juge qui a appris qu'elle ne pouvait pas faire cela.

La sénatrice Oudar : Je crois au transport collectif, donc je fais une grande publicité pour mousser l'utilisation de VIA Rail.

M. Delisle : Je voyais cela comme des remerciements, pas comme de la publicité.

La sénatrice Oudar : Dans le Budget supplémentaire des dépenses, VIA Rail demande 262 millions de dollars qui seront alloués au salaire des employés, au carburant, aux produits à bord et au programme d'inspection. Sans avoir les chiffres précis, pouvez-vous nous ventiler ces 262 millions, pour ce qui est du salaire des employés par opposition aux autres postes?

M. Delisle : Sans aller dans les détails exacts, je commencerai par dire que la masse salariale représente environ 45 % en général. Ensuite, le coût du carburant représente entre 5 et 7 %. La maintenance représente de 20 à 30 % des coûts totaux.

En majorité, c'est ce qui explique une partie de ces 262 millions de dollars.

La sénatrice Oudar : Dans l'aperçu du plan d'entreprise, vous avez réexaminé vos dépenses afin de réduire le déficit d'exploitation. Comment ce réexamen aura-t-il un impact sur la masse salariale?

M. Delisle : L'objectif n'est pas de couper dans le nombre d'employés, mais d'optimiser les processus le plus possible. Les objectifs du gouvernement actuel allaient dans le sens de travailler davantage avec les technologies, d'optimiser les processus et de trouver des façons de faire innovantes et différentes afin d'économiser.

Our 2025–30 strategic plan states that we wanted to achieve savings through continuous improvement. We began this initiative two years ago and have already managed to save \$18 million. Our goal is to continue these efforts through 2030 so that we can meet our target of reducing the total deficit by 15%. So far, we are on track to do so.

Senator Oudar: You quickly moved on to the 2025-30 strategic plan. However, I'd like to make sure I understand correctly. In the overview of the business plan, regarding the reduction of your operating deficit, is there nothing that affects employee salaries or the employees themselves?

Mr. Delisle: We're still in "optimization" mode. The goal is more to maintain the number of employees and reassign them to other tasks — in order to generate more added value — rather than to eliminate positions.

This is the approach we prefer if services need to be cut or if restructuring is required, but for now, that is not our goal.

Senator Oudar: Time flies by too quickly in committee. Thank you for your answers, Mr. Delisle.

Mr. Delisle: You said it: Our employees are the key. Thank you.

Senator Gignac: Welcome to the witnesses. I think your comment about the quality of service was very well founded.

You won't be surprised to hear that I'd like to revisit the figures. I believe you mentioned that 58% of the funds are self-generated. Four or five years ago, what was that figure approximately? I know it can vary from year to year, but was it closer to 70% or 40%? I'm trying to put this 58% figure into context.

Mr. Delisle: Perfect. I'll take it step by step and compare it to last year, when we were at 55%.

Why was it more difficult four or five years ago? Because of COVID-19.

Senator Gignac: And before COVID-19, let's say?

Mr. Delisle: Before 2019, I would say that I would ask my colleague to respond.

Senator Gignac: Could you provide us with that information?

Mr. Delisle: I'll send you the information, since I don't know it by heart. Just to give you an idea, last year it was 55%, and

Dans notre plan stratégique de 2025-2030, il est indiqué qu'on voulait faire des économies basées sur l'amélioration continue. On a commencé cet exercice depuis deux ans et on a déjà réussi à économiser 18 millions de dollars. Notre objectif est de poursuivre ces efforts jusqu'en 2030 pour être en mesure d'atteindre nos objectifs de 15 % du déficit au total. Jusqu'à maintenant, nous sommes en bonne voie de le faire.

La sénatrice Oudar : Vous êtes rapidement passé au plan stratégique de 2025-2030. J'aimerais cependant vérifier si j'ai bien compris. Dans l'aperçu du plan d'entreprise, dans la réduction de votre déficit d'exploitation, il n'y a rien qui touche les salaires des employés ou les employés eux-mêmes?

M. Delisle : On est toujours en mode « optimisation ». L'objectif est plutôt de maintenir le nombre d'employés et de les réaffecter à d'autres tâches, afin d'obtenir plus de valeur ajoutée, que de supprimer des postes.

C'est l'approche que nous privilégions s'il y a des services qui doivent être coupés ou s'il y a des réfections à faire, mais pour l'instant, ce n'est pas notre objectif.

La sénatrice Oudar : Le temps passe trop vite au comité. Merci pour vos réponses, monsieur Delisle.

M. Delisle : Vous l'avez dit : la clé, ce sont nos employés. Merci.

Le sénateur Gignac : Bienvenue aux témoins. Je pense que la remarque sur la qualité du service était très justifiée de votre part.

Vous ne serez pas surpris d'apprendre que j'aimerais revenir sur les chiffres. Je pense que vous avez fait allusion au fait que 58 % des fonds sont autogénérés. Il y a quatre ou cinq ans, combien était-ce environ? Je sais que cela peut varier d'une année à l'autre, mais était-on plus proche de 70 % ou de 40 %? Je tente de situer ce chiffre de 58 %.

M. Delisle : Parfait. Je vais le faire par étape et je vais comparer avec l'an dernier, où nous étions à 55 %.

Pourquoi était-ce plus difficile il y a quatre ou cinq ans? À cause de la COVID-19.

Le sénateur Gignac : Et avant la COVID-19, disons?

M. Delisle : Avant 2019, je vous dirais que je demanderais à mon collègue de répondre.

Le sénateur Gignac : Vous pourriez nous transmettre cette information?

M. Delisle : Je vais vous envoyer l'information, car je ne la connais pas par cœur. Juste pour vous donner une idée, l'an

we're now at 58%. The goal is to reach a higher level in the coming years.

Senator Gignac: How many millions of passengers is that?

Mr. Delisle: We had 4.4 million passengers.

Senator Gignac: That's what I understood. With a capacity of about 5.3 million, isn't that right?

Mr. Delisle: Approximately.

Senator Gignac: In your strategic plan, you want to increase your capacity by 18% over the next five years — just to discuss. We understand that Alto is a special case, but why increase your capacity by 18% and have capital projects? My view is that there's a fairly significant risk of cannibalization. People in Quebec City, if they have a choice between the HST and VIA Rail, are likely to choose the HST.

In your capital plan, you state that you have a capacity of 5.3 million passengers, even though you currently have 4.3 million passengers; yet you want to increase your capacity by 18%. I'm trying to follow your reasoning. In my opinion, you've made some estimates The word "cannibalization" might not be the right one, but there will potentially be a shift in passenger numbers once the HST is operational.

Mr. Delisle: Thank you for the question.

Our goal is to increase rail ridership as much as possible. Whether it's the HST or a traditional train like VIA Rail, the goal is to increase ridership as much as possible to ensure that demand is there when the transition to high-speed rail takes place. Our main competitor is the car, so we want to attract as many customers as possible to the train to create demand.

Senator Gignac: These won't be the same railcars. I'm trying to follow your line of thought. We all want to reduce greenhouse gas emissions, and I think you're heading in the right direction. Are you going to buy the railcars rather than lease them? Is their lifespan 30 or 35 years?

If, after 10 years, you still have half your capacity but no longer need it—I'm trying to follow your reasoning—was your capital expenditure plan based on that assumption? If you need to update this capital expenditure plan, should we expect it to be scaled back to reflect this adjustment? That's my opinion, anyway.

Mr. Delisle: In fact, what we need to keep in mind is that the goal is to achieve overall growth, so we need to ensure that demand for the HST remains at a certain level and that demand

dernier, c'était 55 %, et on en est maintenant à 58 %. L'objectif, c'est de se rendre à un niveau supérieur dans les prochaines années.

Le sénateur Gignac : Combien de millions de passagers cela fait-il?

M. Delisle : On a eu 4,4 millions de passagers.

Le sénateur Gignac : C'est ce que j'avais compris. Avec une capacité de 5,3 millions environ, n'est-ce pas?

M. Delisle : Environ.

Le sénateur Gignac : Dans votre plan stratégique, vous voulez augmenter votre capacité de 18 % dans les cinq prochaines années — c'est juste pour discuter. On comprend bien qu'Alto est à part, mais pourquoi augmenter votre capacité de 18 % et avoir des projets d'immobilisation? Mon point de vue, c'est qu'il y a un risque de cannibalisme assez important. Les gens de Québec, s'ils ont le choix entre le TGV et VIA Rail, ils risquent d'aller vers le TGV.

Dans votre plan d'immobilisation, vous indiquez que vous avez une capacité de 5,3 millions de passagers, tout en ayant 4,3 millions de passagers, mais vous voulez augmenter votre capacité de 18 %. J'essaie de vous suivre. À mon avis, vous avez fait des estimations... Le mot « cannibalisme » n'est pas peut-être le bon, mais il y aura potentiellement un déplacement du nombre de passagers quand le TGV sera en fonction.

M. Delisle : Merci pour la question.

Notre objectif est d'augmenter le plus possible le niveau des passagers en train. Que ce soit pour le TGV ou pour un train traditionnel comme VIA Rail, l'objectif est d'augmenter l'achalandage le plus possible pour faire en sorte que la demande soit présente lorsqu'il y aura une transition avec le train à haute vitesse. Notre première concurrente, c'est la voiture, donc on veut réussir à attirer le plus possible de clients vers le train pour créer une demande.

Le sénateur Gignac : Cela ne sera pas les mêmes wagons. J'essaie de vous suivre. On veut tous qu'il y ait moins d'émission de gaz à effet de serre, et je crois que vous allez dans la bonne direction. Allez-vous acheter les wagons plutôt que les louer? Leur durée de vie est-elle de 30 ou 35 ans?

Si, au bout de 10 ans, vous avez toujours la moitié de votre capacité, mais que vous n'en avez plus besoin — je tente de vous suivre —, votre plan d'immobilisation a-t-il été fait en fonction de cela? Si vous devez réactualiser ce plan d'immobilisation, est-ce qu'on doit s'attendre à ce qu'il soit revu à la baisse pour vous ajuster? C'est mon avis, en tout cas.

M. Delisle : En fait, ce qu'il faut garder à l'esprit, c'est que l'objectif est d'avoir une croissance au total, donc de faire en sorte que la demande pour le TGV soit à un certain niveau et que

for conventional trains also increases. We're supposed to be complementary services, so this will ensure that we can meet the growth targets for both segments.

Senator Gignac: I don't want to put you in the hot seat tonight, but am I wrong in saying that 90% of your passengers each year travel along the Quebec–Windsor corridor?

Mr. Delisle: I confirm that it is 90% to 94%.

Senator Gignac: For Quebec–Toronto, is it about 80%?

Mr. Delisle: That's correct.

Senator Gignac: Ultimately, you will have to adjust if the high-speed rail project moves forward — and we assume it will — but we'll have to wait and see. We've seen other instances where people have backed down. The more progress is made on the high-speed rail project, the more you'll have to adjust, and there may still be some synergies to be explored.

Mr. Delisle: The goal is to provide complementary services for passengers. As we mentioned, the route for Alto isn't fully determined yet, but a service will need to be offered for every city between Montreal and Toronto and between Montreal and Quebec City. That's where the service will become relevant for the traditional train.

Senator Gignac: In any case, thank you for being there.

[English]

Senator Papatello: I would like to speak to the people from Transport Canada who are here. Thanks for coming. Tell me about these Main Estimates as it relates to air traffic control, or does that funding come through the Canadian Transportation Agency? Do you influence how these other agencies are spending their money?

In terms of the lack of the air traffic staff, how does that influence airports outside of Montreal, Toronto and Vancouver, in places like my hometown in Windsor, which now has fewer flights? When there are shortages in those big hubs, what are the impacts on the smaller airports around those big hubs?

In Ontario, for example, all of those smaller outer cities are larger than most of the big cities in the other provinces. But they are suffering from an extreme lack of service. Air traffic control is one of the reasons.

la demande augmente aussi pour le train traditionnel. On est censé être un service complémentaire, donc cela va faire en sorte qu'on pourra atteindre les objectifs de croissance dans les deux groupes.

Le sénateur Gignac : Je ne veux pas vous mettre dans une chaise de dentiste ce soir, mais est-ce que je me trompe si je dis que 90 % de vos passagers chaque année se trouvent dans le corridor Québec–Windsor?

M. Delisle : Je confirme que c'est 90 à 94 %.

Le sénateur Gignac : Pour Québec–Toronto, c'est environ 80 %?

M. Delisle : C'est exact.

Le sénateur Gignac : Finalement, vous allez vous ajuster si le projet de TGV va de l'avant — et on présume que ce sera le cas —, mais c'est à suivre. On a déjà vu d'autres occasions où les gens ont reculé. Plus les choses vont avancer du côté du TGV, plus vous allez vous ajuster, et il y reste peut-être une certaine complémentarité à valider.

M. Delisle : L'objectif, c'est d'avoir une complémentarité des services pour le passager. Comme on le disait, le trajet n'est pas encore complètement connu pour Alto, mais un service devra être offert pour chaque ville entre Montréal et Toronto et entre Montréal et Québec. Donc, c'est là que le service deviendra pertinent pour le train traditionnel.

Le sénateur Gignac : En tout cas, merci d'être là.

[Traduction]

La sénatrice Papatello : J'aimerais m'adresser aux gens de Transports Canada qui sont ici. Merci de votre présence. Parlez-moi des éléments dans le Budget principal des dépenses qui concernent le contrôle de la circulation aérienne. Le financement provient-il plutôt de l'Office des transports du Canada? Avez-vous votre mot à dire sur la façon dont ces autres organismes dépensent leur argent?

En ce qui concerne la pénurie de personnel de contrôle aérien, quelle incidence cela a-t-il sur les aéroports à l'extérieur de Montréal, Toronto et Vancouver, dans des endroits comme ma ville natale, Windsor, où il y a maintenant moins de vols? Lorsqu'il y a des pénuries dans les grands aéroports, quelles sont les répercussions sur les petits aéroports autour d'eux?

En Ontario, par exemple, toutes les petites villes en périphérie sont plus grandes que la plupart des grandes villes dans d'autres provinces. Toutefois, il y a un manque criant de services dans ces villes, et la pénurie de personnel de contrôle aérien en est l'une des raisons.

When you're busy bulking up in terms of how you'll fine the airlines, I'm afraid a bit of management is needed for all the issues that everyone is contending are the causes of fewer planes flying into small and more rural communities.

Mr. Caceres: Thank you very much for the question. For these particular Main Estimates, there are two classes of airports: airports that Transport Canada is directly involved in and those that others — airport authorities — are managing.

In the case of those managed by Transport Canada, we are more directly involved in the support of those.

Senator Papatello: How many are those? Like 10 or 15?

Mr. Caceres: We can get that specific number for you, but it's around that number. There are smaller passenger volumes at those airports. For larger airports, obviously, it's a different situation in terms of what they face. Their particular costs are covered through their own types of budgets, so that's not included in these Main Estimates. In terms of the specifics of how we're running — in terms of the number of airports, I don't know if we have that handy.

Ms. Paulin: There are approximately 21 to 22 Transport Canada locally owned airports.

Senator Papatello: My question is about the influence you'll have as a ministry related to NAV CANADA's air traffic control program and hiring to see that we have the same number that we require and that it doesn't impact the lack of flights. Apparently, it is influencing that today. We do not have the same number of flights post-COVID that we had before, and there is a demand there. The airlines are getting buffeted a little bit between a bunch of issues which they cannot control and some that they can.

I am curious about your influence on your own budget as it relates to this and those colleague agencies, like the Canadian Transportation Agency, or CTA, and NAV CANADA.

Mr. Caceres: The main driver within that is the safety regulations that we have in place. Now I will turn to my colleague Nicholas Robinson.

Nicholas Robinson, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Thank you for the question.

With regard to determining air traffic controllers at any airport, we look at the flight segments, or the volumes coming in and out of the airports, as well as the complexity of the

Vous songez à imposer des amendes aux compagnies aériennes, mais il faudrait aussi penser à régler les problèmes qui — tout le monde s'accorde à le dire — sont les causes de la diminution du nombre de vols desservant les petites localités et les zones rurales.

M. Caceres : Merci beaucoup de la question. Au sujet de ce budget principal des dépenses en particulier, il y a deux catégories d'aéroports : les aéroports gérés directement par Transports Canada et ceux gérés par des administrations aéroportuaires.

Dans le cas de ceux qui sont gérés par Transports Canada, nous intervenons plus directement.

La sénatrice Papatello : Combien y en a-t-il? Environ 10 ou 15?

M. Caceres : Nous pouvons obtenir le chiffre précis pour vous, mais c'est à peu près cela. Dans les petits, les volumes de passagers sont plus faibles. Dans les grands aéroports, évidemment, la situation est différente. Leurs coûts sont couverts par leurs propres budgets, et ils ne sont donc pas inclus dans ce budget principal des dépenses. Pour ce qui est du nombre d'aéroports, je ne sais pas si nous avons l'information sous la main.

Mme Paulin : Il y a environ 21 ou 22 aéroports appartenant à Transports Canada.

La sénatrice Papatello : Ma question porte sur l'influence qu'exerce le ministère sur le programme de contrôle de la circulation aérienne de NAV CANADA et l'embauche de personnel afin de veiller à ce que l'on ait le même nombre de vols qu'auparavant et que leur nombre corresponde aux besoins. Il semble que ce ne soit pas le cas aujourd'hui. Nous n'avons plus le même nombre de vols qu'avant la COVID, mais la demande est là. Les compagnies aériennes sont un peu coincées entre un tas de problèmes qu'elles ne peuvent pas contrôler et d'autres qu'elles peuvent contrôler.

Je suis curieuse de savoir si vous pouvez influencer sur cela par le truchement de votre budget et exercer une influence sur vos organismes partenaires, comme l'Office des transports du Canada, ou OTC, et NAV CANADA.

M. Caceres : Cela se fait principalement par la réglementation en matière de sécurité que nous avons mise en place. Je vais maintenant céder la parole à mon collègue Nicholas Robinson.

Nicholas Robinson, sous-ministre adjoint associé, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Je vous remercie de la question.

En ce qui concerne la façon de déterminer le nombre de contrôleurs aériens dans un aéroport, nous examinons le nombre de vols, les volumes d'arrivées et de départs, ainsi que la

operations. Regardless of how many air traffic controllers or air traffic specialists that NAV CANADA may or may not have on the roster, the department will determine what sorts of services NAV CANADA has to provide at those airports based on the operations and the volumes of those airports.

That's how we influence what resources NAV CANADA has to bring on staff in any airport across Canada, and that runs the gamut right across Canada.

We are also influencing NAV CANADA on the training that those air traffic controllers and air traffic specialists must undergo and the proficiencies they must show in order to operate in one of those two roles within Canada. NAV CANADA has to show that compliance for their staff in order to be able to operate at the airport.

Senator Papatello: Are you aware of shortages right now?

Mr. Robinson: Absolutely. We are aware that NAV CANADA does have labour shortages across the system. We know that NAV CANADA is working quite diligently in trying to attract additional air traffic controllers and air traffic specialists within Canada. We don't want them to compromise the training standards in order to hire them.

NAV CANADA puts those officials through quite a comprehensive training program, and they must demonstrate the proficiencies in order to be able to work in all environments as well as some of the most complex environments that we have.

Senator Papatello: Can you quantify the shortage, please?

The Chair: Sorry, Senator Papatello, we are over by five minutes.

I have one question.

[Translation]

How does accountability work? You're giving Alto \$750 million this year. How does Alto report to the Department of Transportation on the funds spent?

Yesterday, the news reported that Alto was a sponsor of the Festival franco-ontarien to promote . . . I don't know what. There are several expenses that the public is questioning. How do you oversee Alto's spending?

complexité des opérations. Peu importe le nombre de contrôleurs aériens ou de spécialistes du trafic aérien dont dispose NAV CANADA sur sa liste, c'est le ministère qui détermine les services que NAV CANADA doit fournir aux aéroports en fonction des opérations et des volumes d'arrivées et de départs.

C'est ainsi que nous exerçons une influence sur le personnel que NAV CANADA doit avoir en poste dans tous les aéroports au Canada.

Nous exerçons aussi une influence sur la formation que les contrôleurs aériens et les spécialistes de la circulation aérienne doivent suivre et sur les compétences qu'ils doivent démontrer pour exercer l'une ou l'autre de ces fonctions au Canada. NAV CANADA doit prouver que son personnel respecte ces exigences pour pouvoir travailler à l'aéroport.

La sénatrice Papatello : Êtes-vous au courant des pénuries en ce moment?

M. Robinson : Absolument. Nous savons que NAV CANADA connaît des pénuries de main-d'œuvre dans l'ensemble du système. Nous savons que NAV CANADA travaille avec diligence pour essayer d'attirer des contrôleurs aériens et des spécialistes de la circulation aérienne au Canada. Nous ne voulons pas qu'ils compromettent les normes de formation pour les embaucher.

NAV CANADA leur fait suivre un programme de formation très complet, et ils doivent démontrer leurs compétences afin de pouvoir travailler dans tous les environnements et certains des plus complexes que nous ayons.

La sénatrice Papatello : Pouvez-vous quantifier la pénurie, s'il vous plaît?

Le président : Désolé, sénatrice Papatello, nous avons dépassé de cinq minutes le temps imparti.

J'ai une question.

[Français]

Comment la reddition de comptes fonctionne-t-elle? Vous donnez 750 millions de dollars à Alto cette année. Comment fonctionne la reddition de comptes d'Alto au ministère des Transports en ce qui concerne les sommes dépensées?

Hier, dans les nouvelles, on a indiqué qu'Alto était un commanditaire du Festival franco-ontarien pour faire la promotion de je ne sais quoi. Il y a plusieurs dépenses qui sont contestées par le public. Comment supervisez-vous les dépenses d'Alto?

[English]

Mr. Caceres: Mr. Chair, in terms of specifically related to the expenses or the spending that Alto is actually doing to get the particular locations and where it might be found, that's a question that you would have to direct to Alto.

[Translation]

The Chair: This is a check for \$750 million. How does accountability for this amount work? Do they have carte blanche?

[English]

Mr. Caceres: From our understanding, they will have a particular corporate plan in terms of how they're going to be focusing in terms of where they're doing spending, either in terms of the type of planning as well as trying to promote the nature of what they do, but again, the question is probably best directed to the Crown corporation specifically in terms of being able to answer your specific question.

[Translation]

The Chair: Do you have a signed agreement with Alto or a memorandum of understanding that specifies what they must do with the money, or are you simply making an unconditional transfer?

[English]

Mr. Caceres: At this point now, they are receiving appropriations directly from Parliament to be able to do a certain number of different activities, per their corporate plan. So there isn't an MOU or an entente between Transport Canada and Alto to guide its spending. That's something that they have a specific act in order to be able to guide the Crown corporation and it is governed through its own corporate governance to be able to make that happen.

Ms. Paulin: What I can add is that, through the parliamentary process, all of the Crown corporations must come through the ministry department to get access to their funds. In doing so, they do have to provide a level of information in terms of the amount of money they need and the types of activities that they're spending it on. That has to align with their corporate plan and the plans that we are working closely with Alto on as a supporting organization. So that does take place, and it takes place regularly; it's done on a monthly basis.

And then, in terms of working through different types of actions, we are supporting them as well. Mr. Caceres is correct in that they are responsible for their corporate plan and outlining their activities and getting into the definitive, finite details, but there is oversight that is prepared, which is done by Transport Canada in order to release funding to this organization. It is done on a monthly or bimonthly basis just to make sure that this

[Traduction]

M. Caceres : Monsieur le président, en ce qui concerne les dépenses que fait Alto, c'est une question qu'il faudrait poser à Alto.

[Français]

Le président : C'est un chèque de 750 millions dollars. Comment la reddition de comptes sur ce montant fonctionne-t-elle? Ont-ils carte blanche?

[Traduction]

M. Caceres : D'après ce que nous comprenons, elle aura un plan d'entreprise précis pour ses dépenses, sa planification, la promotion de ses activités, mais encore une fois, il serait probablement préférable de lui poser la question, en tant que société d'État, pour qu'elle puisse répondre précisément à votre question.

[Français]

Le président : Avez-vous une entente signée avec Alto ou un protocole d'entente qui stipule ce qu'ils doivent faire avec l'argent, ou faites-vous simplement un transfert sans condition?

[Traduction]

M. Caceres : À l'heure actuelle, elle reçoit des crédits directement du Parlement pour pouvoir mener diverses activités, conformément à son plan d'entreprise. Il n'y a donc pas de protocole d'entente ou d'entente entre Transports Canada et Alto au sujet de ses dépenses. Il y a une loi qui encadre ses activités et elle est régie par son propre système de gouvernance.

Mme Paulin : Ce que je peux ajouter, c'est que, dans le cadre du processus parlementaire, toutes les sociétés d'État doivent passer par le ministère pour avoir accès à leurs fonds. Ce faisant, Alto doit fournir un certain niveau d'information, notamment le montant dont elle a besoin et à quoi servira l'argent. Cela doit concorder avec son plan d'entreprise et avec les plans sur lesquels nous travaillons en étroite collaboration avec elle en tant qu'organisation de soutien. Donc, cela se fait régulièrement, soit sur une base mensuelle.

Ensuite, en ce qui concerne la mise en œuvre de différentes activités, nous les accompagnons également. M. Caceres a raison de dire qu'il leur incombe d'élaborer leur plan d'entreprise, de définir leurs activités et d'en préciser les détails définitifs et concrets, mais il existe un mécanisme de contrôle mis en place par Transports Canada pour libérer les fonds qui leur sont destinés. Le contrôle est effectué tous les mois ou les deux mois

organization is doing what it's supposed to be doing before any of this money is released to it.

[*Translation*]

The Chair: We are now coming to the end of our meeting. Thank you very much for accepting our invitation. Have a safe train ride home — I imagine — on your end. Thank you also to the technical team.

(The committee adjourned.)

pour s'assurer qu'ils font ce qu'ils sont censés faire avant que les fonds ne soient versés.

[*Français*]

Le président : Nous arrivons maintenant à la fin de notre réunion. Merci beaucoup d'avoir accepté notre invitation. Bon retour en train — j'imagine — de votre côté. Merci également à l'équipe technique.

(La séance est levée.)
