

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, December 2, 2025

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m. [ET] to examine the subject matter of those elements contained in Divisions 1, 2, 24, 28 and 29 of Part 5 of Bill C-15, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on November 4, 2025.

**Senator Larry W. Smith (Chair)** in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Good morning, everyone. Before we begin, please take a moment to review the cards placed on the tables in the committee room to familiarize yourself with the guidelines for preventing incidents related to sound feedback.

[*English*]

Please keep your earphones away from all microphones at all times. Do not touch the microphones. Their activation and deactivation will be controlled by the console operator.

Finally, avoid handling your earphones when the microphone is activated. Earphones must remain in your ears or placed on the sticker provided for this purpose at each seat. Thank you all for your cooperation.

My name is Larry Smith. I am a senator from Quebec and chair of this committee. I ask that our senators introduce themselves.

**Senator Simons:** Paula Simons from Alberta, Treaty 6 territory.

**Senator Mohamed:** Farah Mohamed from Ontario.

[*Translation*]

**Senator Quinn:** Jim Quinn from New Brunswick.

**Senator Cormier:** René Cormier from New Brunswick.

**Senator Arnold:** Dawn Arnold from New Brunswick.

**Senator Miville-Dechêne:** Julie Miville-Dechêne from Quebec.

[*English*]

**Senator Dasko:** Donna Dasko, senator from Ontario.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 2 décembre 2025

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd’hui, à 9 heures (HE), pour étudier la teneur des éléments des sections 1, 2, 24, 28 et 29 de la partie 5 du projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

**Le sénateur Larry W. Smith (président)** occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Bonjour à tous. Avant de commencer, je vous invite à prendre connaissance des cartes placées sur les tables dans la salle du comité pour connaître les lignes directrices visant à prévenir les incidents liés au retour de son.

[*Traduction*]

Prière de garder les oreillettes à l'écart de tous les microphones en tout temps. Ne touchez pas aux microphones. Leur activation et leur désactivation seront contrôlées par l'opérateur de console.

Finalement, évitez de manipuler votre oreillette lorsque le microphone est activé. L'oreillette doit rester sur l'oreille ou être déposée sur l'autocollant prévu à cet effet à chaque siège. Merci pour votre coopération.

Je m'appelle Larry Smith. Je suis sénateur du Québec et président de ce comité. J'aimerais demander à mes collègues de se présenter.

**La sénatrice Simons :** Paula Simons, de l'Alberta, territoire visé par le Traité n° 6.

**La sénatrice Mohamed :** Farah Mohamed, de l'Ontario.

[*Français*]

**Le sénateur Quinn :** Jim Quinn, du Nouveau-Brunswick.

**Le sénateur Cormier :** René Cormier, du Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice Arnold :** Dawn Arnold, du Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Julie Miville-Dechêne, du Québec.

[*Traduction*]

**La sénatrice Dasko :** Donna Dasko, sénatrice de l'Ontario.

**The Chair:** We are meeting today to begin our study of the subject matter of those elements contained in Divisions 1, 2, 24, 28 and 29 of Part 5 of Bill C-15, Budget 2025 implementation act, No. 1.

Today, we will hear from officials from Transport Canada, specifically on Division 1, which creates the high-speed rail network act, and Division 29, which amends the Canada Transportation Act.

I would like to introduce Melanie Vanstone, Director General, Multimodal and Road Safety Programs, Transport Canada, who will speak to us about Division 29; and Vincent Robitaille, Assistant Deputy Minister, Major Projects, Transport Canada, who will speak to us about Division 1. We also have François Camiré, Director General, Technical, Engineering and Impact Assessment, High-Speed Rail, Transport Canada. Mr. Robitaille and Mr. Camiré will speak to us about Division 1.

Ms. Vanstone, Mr. Robitaille and Mr. Camiré are accompanied by a number of other officials from Transport Canada, Public Services and Procurement Canada and the Department of Justice Canada. They are here to assist in answering any technical questions on particular divisions. Should any of these officials be called to the table to answer questions, please state your name and title before you begin speaking.

Thank you all for joining us today. Witnesses will be providing opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by a question-and-answer session with senators. I invite Ms. Vanstone to give her opening remarks.

**Melanie Vanstone, Director General, Multimodal and Road Safety Programs, Transport Canada:** Good morning. Before I proceed, I want to recognize that I'm joining you today on the traditional, unceded and unsurrendered territory of the Anishinaabe Algonquin people. We honour the Algonquin people's enduring relationship with these lands and express our gratitude for their stewardship.

I appreciate the opportunity to come and discuss the proposed amendments to the Canada Transportation Act included within Bill C-15, Budget 2025 implementation act, No. 1.

These amendments would strengthen Canada's alignment with international standards and obligations across all modes of transportation. They would authorize the Minister of Transport to issue interim orders for up to three years under any provision of an act that they administer or enforce, specifically to ensure compliance with international standards or obligations.

**Le président :** Nous nous réunissons aujourd'hui pour entamer notre étude sur la teneur des éléments des sections 1, 2, 24, 28 et 29 de la partie 5 du projet de loi C-15, Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025.

Aujourd'hui, des représentants de Transports Canada prendront la parole, précisément au sujet de la section 1, qui crée la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, et de la section 29, qui modifie la Loi sur les transports au Canada.

Je voudrais vous présenter Melanie Vanstone, directrice générale, Programmes de sécurité routière et multimodaux à Transports Canada, qui nous parlera de la section 29, et Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Grands projets, à Transports Canada, qui nous parlera de la section 1. François Camiré, directeur général, Technique, ingénierie et analyse d'impact, Train à grande vitesse, à Transports Canada, est aussi des nôtres. M. Robitaille et M. Camiré nous parleront de la section 1.

Mme Vanstone, M. Robitaille et M. Camiré sont accompagnés de plusieurs autres représentants de Transports Canada, de Services publics et Approvisionnement Canada et du ministère de la Justice du Canada. Ces personnes sont là pour aider à répondre à toute question technique sur des sections particulières. Si l'un de ces représentants est appelé à répondre à une question, la personne devra nous indiquer son nom et son titre avant de commencer à parler.

Merci à tous et à toutes de vous joindre à nous aujourd'hui. Les témoins prononceront des déclarations liminaires d'environ cinq minutes, après quoi ils répondront aux questions des sénateurs. J'invite Mme Vanstone à prononcer sa déclaration liminaire.

**Melanie Vanstone, directrice générale, Programmes de sécurité routière et multimodaux, Transports Canada :** Bonjour. Avant de continuer, je tiens à reconnaître que je me joins à vous aujourd'hui sur le territoire traditionnel, non cédé et non abandonné de la nation algonquine anishinabe. Nous honorons la relation durable du peuple algonquin avec ces terres et nous exprimons notre gratitude pour leur gestion responsable.

Je vous remercie de me donner l'occasion de parler des modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada, qui sont prévues dans le projet de loi C-15, Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025.

Ces modifications renforceraient l'harmonisation du Canada avec les normes et obligations internationales s'appliquant à tous les modes de transport. Elles conféreraient au ministre des Transports le pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence d'au plus trois ans en vertu de toute disposition d'une loi qu'il administre ou fait appliquer, précisément pour assurer le respect des normes et obligations internationales.

This represents a meaningful modernization of the transportation legislative framework. It provides a legal mechanism to adopt trusted international standards and implement international commitments promptly, while longer-term regulatory amendments are developed through the existing Governor-in-Council process.

Interim orders would only be used when determined to be in the public interest. The three-year maximum would provide sufficient time to put a permanent requirement in place, while providing affected stakeholders with increased predictability and signalling to industry that changes are in progress.

Overall, the authority would help Canada meet deadlines for implementing international commitments. For example, Transport Canada currently undertakes a recurrent two-year cycle to harmonize the Transportation of Dangerous Goods Regulations with international standards and codes such as the UN Model Regulations on the Transport of Dangerous Goods.

As well, interim orders could temporarily adjust requirements related to the Arctic Shipping Safety and Pollution Prevention Regulations to implement amendments to International Maritime Organization conventions. In both examples, the department could use the proposed authority to expedite international alignment while Governor-in-Council regulations are being pursued.

Ultimately, the proposed amendments would better support Canadian businesses and boost Canada's economic growth by aligning Transport Canada's regulatory framework with international expectations and requirements.

For Canadian businesses, the proposed amendments would reduce burdens caused by delays in harmonizing with dynamic changes to international practices, protect their ability to be internationally competitive and enable faster adoption of emerging technologies by leveraging established global standards and practices.

This would also bolster government efficiency in two ways. It would enable timely alignment with key or new trading partners, and it would increase regulatory efficiency through alignment with standards developed in partnership with international organizations or standards development organizations.

The proposed amendments to the Canada Transportation Act would come into force upon Royal Assent of the budget implementation act, or BIA, 2025.

I'd be happy to answer your questions. Thank you.

Il s'agit d'une modernisation importante du cadre législatif des transports, qui offre un mécanisme légal pour adopter des normes internationales fiables et mettre en œuvre rapidement les engagements internationaux. Pour leur part, les modifications réglementaires à plus long terme sont mises au point dans le cadre du processus existant du gouverneur en conseil.

Les arrêtés d'urgence ne seraient utilisés que s'ils sont justifiés par l'intérêt général. La période maximale de trois ans donnerait suffisamment de temps pour mettre en place une exigence permanente, tout en offrant aux parties prenantes concernées une plus grande prévisibilité et en indiquant à l'industrie que des changements sont en cours.

Dans l'ensemble, le pouvoir aiderait le Canada à respecter les échéances pour la mise en œuvre des engagements internationaux. Par exemple, Transports Canada a entamé un cycle récurrent de deux ans pour harmoniser le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses avec les normes et codes internationaux tels que le Règlement type de l'ONU sur le transport des marchandises dangereuses.

De plus, les arrêtés d'urgence pourraient temporairement modifier les exigences relatives au Règlement sur la sécurité de la navigation et la prévention de la pollution dans l'Arctique afin de mettre en œuvre des modifications aux conventions de l'Organisation maritime internationale. Dans les deux cas, le ministère pourrait se servir du pouvoir proposé pour accélérer l'harmonisation avec les normes internationales pendant l'établissement des règlements du gouverneur en conseil.

Finalement, les modifications proposées soutiendraient mieux les entreprises canadiennes et stimuleraient la croissance économique du Canada en alignant le cadre réglementaire de Transports Canada sur les attentes et exigences internationales.

Pour les entreprises canadiennes, les modifications proposées réduiraient les fardeaux causés par les retards dans l'harmonisation avec les changements dynamiques apportés aux pratiques internationales. Elles protégeraient la capacité des entreprises à être compétitives à l'échelle internationale et permettraient une adoption plus rapide des nouvelles technologies en tirant parti des normes et pratiques mondiales reconnues.

Elles renforceraient aussi l'efficacité gouvernementale de deux façons. Elles permettraient une harmonisation en temps opportun avec des partenaires commerciaux importants ou nouveaux, en plus d'accroître l'efficacité réglementaire grâce à un alignement sur les normes élaborées en partenariat avec des organisations internationales ou des organismes d'élaboration de normes.

Les modifications proposées à la Loi sur les transports au Canada entreraient en vigueur dès la sanction royale de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025.

Je répondrai avec plaisir à vos questions. Merci.

**The Chair:** Thank you, Ms. Vanstone.

**Vincent Robitaille, Assistant Deputy Minister, Major Projects, Transport Canada:** Thank you for your invitation to appear before you today. With me is François Camiré, Director General, Technical, Engineering and Impact Assessment, High-Speed Rail.

High-speed rail, or HSR, is one of my main areas of responsibility.

Today, I would like to provide you with an overview of the High-Speed Rail Initiative and describe why the legislative measures proposed in the budget implementation act are critical for HSR's timely implementation.

In Part 5, Division 1 of the BIA 2025, Canada brings forward legislative measures through the high-speed rail network act that are necessary to enable efficient and timely delivery of the HSR Initiative. The measures in the HSR network act are considered preconditions to the successful implementation of the initiative as they are essential to increase efficiencies and rise to the land acquisition challenge posed by the size and scale of the HSR Initiative.

*[Translation]*

By connecting communities from Quebec City to Toronto, this transformative infrastructure investment will offer faster, more reliable and more sustainable travel for Canadians in this corridor. By cutting travel time in half, HSR brings Canadians together: You would be able to get on the train in Ottawa and arrive in Toronto a few hours later, or in Montreal in less than an hour. Imagine what that means for our economy and for the public and our families and friends.

High-speed rail will increase passenger trips in the corridor to at least 17 million by 2059; it will double the number of train departures, with at least 12 departures a day between the major cities; it will significantly improve reliability to ensure that trains are on time; and it will make an affordable and accessible service more available, providing an incentive for users to adopt the new service.

*[English]*

This initiative will not only accommodate the growing demand for travel but also turbocharge our economy, create thousands of good-paying jobs and deliver to Canadians a transportation system that is fit for a major economy. Indeed, the HSR Initiative will boost GDP by \$35 billion annually, create over 51,000 jobs and unlock enhanced productivity for generations of Canadians. It also provides opportunities to increase the housing

**Le président :** Merci, madame Vanstone.

**Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Grands projets, Transports Canada :** Merci de l'invitation à comparaître devant vous aujourd'hui. Je suis accompagné de François Camiré, directeur général, Technique, ingénierie et analyse d'impact, Train à grande vitesse.

Le train à grande vitesse, ou TGV, est l'un de mes principaux domaines de responsabilité.

Aujourd'hui, j'aimerais vous donner un aperçu de l'initiative du train à grande vitesse et vous expliquer pourquoi les mesures législatives proposées dans la Loi d'exécution du budget sont cruciales pour la mise en œuvre rapide du TGV.

Dans la section 1 de la partie 5 de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2025, le Canada propose des mesures législatives par l'entremise de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse. Ces mesures sont nécessaires pour permettre une mise en œuvre efficace et rapide de l'initiative du TGV. Les mesures de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse sont considérées comme des conditions préalables à la mise en œuvre réussie de l'initiative, car elles sont essentielles pour accroître les gains d'efficacité et relever le défi d'acquisition de terres que posent la taille et l'ampleur de l'initiative du TGV.

*[Français]*

En reliant des communautés de Québec à Toronto, cet investissement transformateur en infrastructure offrira des déplacements plus rapides, plus fiables et plus durables pour les Canadiens dans ce corridor. En réduisant de moitié les temps de trajet, le train à grande vitesse rapproche les Canadiens : vous pourriez prendre un train à Ottawa et vous rendre à Toronto en quelques heures, ou à Montréal en moins d'une heure. Imaginez ce que cela signifie pour notre économie, nos citoyens, nos familles et nos amis.

Le train à grande vitesse augmentera les trajets passagers dans le corridor à 17 millions au moins d'ici 2059; il doublera le nombre de départs de trains, avec au moins 12 départs par jour entre les grandes villes; il améliorera considérablement la fiabilité pour assurer la ponctualité; enfin, il accroîtra la disponibilité d'un service abordable et accessible, ce qui incitera les utilisateurs à adopter ce nouveau service.

*[Traduction]*

Cette initiative permettra non seulement de répondre à la demande croissante relative aux déplacements, mais aussi de dynamiser notre économie, de créer des milliers d'emplois bien rémunérés et d'offrir à la population canadienne un réseau de transport adapté à une grande économie. En effet, l'initiative du TGV augmentera le produit intérieur brut, le PIB, de 35 milliards de dollars par année, créera plus de 51 000 emplois et permettra

supply by up to 63,000 units. In short, HSR will transform the way Canadians live, work and travel.

This initiative will deliver transformational benefits for Canadian industry and businesses. Canadian suppliers and inputs will be prioritized and local content will be required. The HSR Initiative will strengthen domestic supply chains, support Canadian jobs and ensure that the economic ripple effects of this nation-building project are felt across the country.

As an example, the initiative will require more than 4,000 kilometres of steel rails, along with massive quantities of structural beams and other core materials. In addition, significant amounts of aluminum, copper, concrete, ballast and rolling stock units will be needed, materials we are committed to sourcing from Canadian industries wherever possible.

#### *[Translation]*

In addition to materials, the project will create thousands of engineering, construction, manufacturing, operations and maintenance jobs, and so will support Canadian workers and strengthen our national workforce.

HSR is crucial for Canada's long-term prosperity and for reducing carbon emissions. Demographic and economic growth in Ontario and Quebec will lead to increased demand for all modes of transportation, including passenger trains.

We know that the route developed by Alto, the new Crown corporation that has been created for the project, will require approximately 1,000 kilometres of new track reserved for passengers, potentially affecting more than 40 indigenous communities and 120 municipalities and calling for the acquisition of thousands of parcels of land.

#### *[English]*

The HSR network act is based on lessons learned from other exceptionally large infrastructure projects around the world and in Canada. The legislative measures are necessary to support timely and efficient implementation of the initiative.

There are seven proposed legislative measures.

The first is to declare the high-speed railway line to be for the general advantage of Canada. This measure clarifies that the HSR railway line will be under federal jurisdiction even where some segments to be constructed would be within one province only. Canada will continue to work closely with provincial

à des générations de Canadiens et de Canadiennes d'accroître leur productivité. L'initiative offre également des possibilités d'augmenter de 63 000 le nombre de logements offerts. En bref, le TGV transformera la façon dont les Canadiens et les Canadiennes vivent, travaillent et voyagent.

Cette initiative procurera des avantages transformateurs à l'industrie et aux entreprises canadiennes. La priorité sera accordée aux fournisseurs et intrants canadiens et du contenu local sera requis. L'initiative du TGV renforcera les chaînes d'approvisionnement nationales, soutiendra les emplois canadiens et veillera à ce que les retombées économiques de ce projet d'édification nationale se fassent sentir dans tout le pays.

Par exemple, pour réaliser l'initiative, il faudra plus de 4 000 kilomètres de rails en acier, ainsi que d'énormes quantités de poutres porteuses et d'autres matériaux de base. De plus, des quantités importantes d'aluminium, de cuivre, de béton, de ballast et de matériel roulant seront nécessaires. Ce sont des matériaux que nous nous engageons à obtenir auprès des industries canadiennes dans la mesure du possible.

#### *[Français]*

Au-delà des matériaux, ce projet créera des milliers d'emplois dans les domaines de l'ingénierie, de la construction, de la fabrication, des opérations et de la maintenance, ce qui permettra de soutenir les travailleurs canadiens et de renforcer notre main-d'œuvre nationale.

Le train à grande vitesse est crucial pour la prospérité à long terme et pour la réduction des émissions de carbone du Canada. La croissance démographique et économique de l'Ontario et du Québec entraînera une demande accrue pour tous les modes de transport, y compris le train de passagers.

En ce qui concerne le tracé développé par Alto, la nouvelle société d'État qui a été créée pour le projet, nous savons qu'il nécessitera environ 1 000 kilomètres de nouvelles voies réservées aux passagers, touchant potentiellement plus de 40 communautés autochtones et 120 municipalités et exigeant l'acquisition de milliers de parcelles de terrain.

#### *[Traduction]*

La Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse s'appuie sur des leçons tirées d'autres projets d'infrastructure exceptionnellement importants à travers le monde et au Canada. Les mesures législatives sont nécessaires pour soutenir la mise en œuvre rapide et efficace de l'initiative.

Sept mesures législatives sont proposées.

La première est de déclarer que le réseau ferroviaire à grande vitesse constitue un avantage général pour le Canada. Cette mesure précise que le réseau ferroviaire à grande vitesse relèvera de la compétence fédérale, même lorsque certains tronçons à construire se situeront dans une seule province. Le Canada

governments and their regulatory authorities to ensure alignment, cooperation and respect for provincial roles.

The second is to require that each segment be subject to the Impact Assessment Act. This measure ensures that each segment that forms the future high-speed rail network will be subject to the Impact Assessment Act no matter how much new right-of-way it has.

The third measure is to remove the need for a separate process under section 98 of the Canada Transportation Act. This measure proposes to reduce duplication by removing the need for a separate process under section 98 of the Canada Transportation Act in which the Canadian Transportation Agency approves the location of a railway line. The section 98 consultations would be addressed through flexibilities in the impact assessment process, with a one-window approach for robust consideration of concerns and interests.

The fourth is to stipulate that land can be subject to a notice of prohibition on work, acquired or expropriated during the impact assessment process. This allows land acquisition to be initiated without waiting for the impact assessment process to be completed. However, construction on these lands would not begin until the impact assessment process is complete.

*[Translation]*

The fifth measure is to support the progress of the acquisition and expropriation of the land required for the HSR initiative. It is important to understand that the geometric requirements of a high-speed train impose strict limits on allowable curvature, leaving only a narrow range of viable alignments for the project; de facto, this requires a land acquisition regime tailored to high-speed rail.

The bill also introduces a temporary notice of prohibition on work, which prevents major changes or new developments on land that might be necessary in order to carry out the project. However, regular maintenance and normal use of the land could continue.

To reduce the need for expropriation, the bill allows Alto, the new Crown corporation created for the project, to purchase land proactively. That includes a right of first refusal if an owner decides to sell.

continuera de travailler en étroite collaboration avec les gouvernements provinciaux et leurs autorités de réglementation afin d'assurer l'harmonisation, la coopération et le respect des rôles des provinces.

La seconde mesure exige que chaque tronçon soit soumis à la Loi sur l'évaluation d'impact. Cette mesure garantit que chaque segment qui formera le futur réseau ferroviaire à grande vitesse sera soumis à la Loi sur l'évaluation d'impact, peu importe son nombre de nouvelles emprises de chemin de fer.

La troisième mesure vise à éliminer la nécessité de se doter d'un processus distinct en vertu de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada. Cette mesure propose de réduire les dédoublements en éliminant le besoin de se doter d'un processus distinct en vertu de l'article 98 de la Loi sur les transports au Canada permettant à l'Office des transports du Canada d'approuver l'emplacement d'une ligne de chemin de fer. Les consultations en vertu de l'article 98 seraient gérées par des mesures souples dans le processus d'évaluation d'impact, avec une approche à guichet unique pour une prise en compte rigoureuse des préoccupations et des intérêts.

La quatrième mesure consiste à stipuler que les biens-fonds peuvent être visés par un avis d'interdiction de réalisation de travaux, acquis ou expropriés lors du processus d'évaluation d'impact. La mesure permet d'entamer le processus d'acquisition du bien-fonds sans devoir attendre la fin du processus d'évaluation d'impact. Cependant, la construction sur ces biens-fonds ne commencera qu'une fois le processus d'évaluation d'impact terminé.

*[Français]*

La cinquième mesure est de soutenir l'avancement de l'acquisition et de l'expropriation des terrains requis pour l'initiative de train à grande vitesse. Il est important de comprendre que les exigences géométriques d'un train à grande vitesse imposent des limites strictes à la courbature permise, ne laissant qu'une gamme étroite d'alignements viables pour le projet, ce qui, de fait, nécessite un régime d'acquisition de terres adapté pour le train à grande vitesse.

Le projet de loi introduit également un avis temporaire d'interdiction de réalisation de travaux. Cet outil empêche des changements majeurs ou de nouveaux développements sur un terrain qui pourrait être nécessaire pour développer le projet. L'entretien régulier et l'utilisation normale des terrains pourraient cependant se poursuivre.

Afin de réduire le besoin d'expropriation, le projet de loi permet à Alto, la nouvelle société d'État créée pour le projet, d'acheter des terrains de manière proactive. Cela inclut un droit de préemption ou un droit de premier refus si un propriétaire décide de vendre.

It is also important to note that all landowners affected will continue to be entitled to the same compensation and indemnification as is provided under the present system.

The sixth measure is to provide that indigenous knowledge provided in confidence in relation to the project will be treated as confidential; this will ensure that it is protected against disclosure under the Access to Information Act.

The seventh and final measure is to ensure that the relevant parts of the Official Languages Act apply to the private partners and to any entity that operates the HSR service. Applying the Official Languages Act guarantees that the public will have access to the service in both official languages, for example, and that employees will be able to work in the language of their choice.

[English]

In conclusion, these legislative measures are essential to the timely and efficient delivery of the High-Speed Rail Initiative. The initiative will connect economic hubs, boost tourism, cut travel times in half and spur affordable housing development across Quebec and Ontario. This legislation will allow our country to realize the enormous economic benefits associated with this initiative.

Thank you for inviting me to speak about the HSR Initiative. I would be pleased to respond to your questions.

[Translation]

**The Chair:** Thank you, Mr. Robitaille.

We will now move on to questions from senators.

[English]

I would like to advise senators that you have approximately five minutes for each round of questioning. We will have a second round if time permits. Should you wish to ask a question of our witnesses, please alert our clerk, who will add your name to the list of questioners. I invite our deputy chair, Senator Dasko, to ask the first question.

**Senator Dasko:** Thank you, witnesses, for being here today. We have had many proposals in the past for high-speed rail in this corridor. My first question is this: Has this one advanced further than any of the other ones in the past?

My second question is this: Do you have the exact route figured out yet? Just drilling down a little further, have you actually identified the properties that you will need to expropriate or for the company to purchase, as you just

Enfin, il est important de souligner que tous les propriétaires affectés continueront d'avoir droit aux mêmes compensations et indemnisations qui sont prévues dans le régime actuel.

La sixième mesure est de prévoir que les connaissances autochtones fournies confidentiellement en ce qui a trait au projet soient traitées comme confidentielles, ce qui leur assurera une protection contre la divulgation en vertu de la Loi sur l'accès à l'information.

Finalement, la septième mesure est de faire en sorte que les parties pertinentes de la Loi sur les langues officielles s'appliquent aux partenaires privés et à toute entité qui exploitera le service de train à grande vitesse. L'application de la Loi sur les langues officielles garantit notamment que le public aura accès au service dans les deux langues officielles et que les employés pourront travailler dans la langue de leur choix.

[Traduction]

En conclusion, ces mesures législatives sont essentielles à la mise en œuvre rapide et efficace de l'initiative du train à grande vitesse. L'initiative reliera les centres économiques, stimulera le tourisme, réduira de moitié les temps de déplacement et encouragera la construction de logements abordables au Québec et en Ontario. Cette loi permettra à notre pays de jouir des énormes avantages économiques associés à cette initiative.

Merci de m'avoir invité à parler de l'initiative du train à grande vitesse. Je serai ravi de répondre à vos questions.

[Français]

**Le président :** Merci, monsieur Robitaille.

Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs.

[Traduction]

Je voudrais informer les sénateurs qu'ils disposent d'environ cinq minutes pour chaque série de questions. Nous aurons un deuxième tour si le temps le permet. Si vous désirez poser une question à nos témoins, veuillez en informer notre greffière, qui ajoutera votre nom à la liste. J'invite notre vice-présidente, la sénatrice Dasko, à poser la première question.

**La sénatrice Dasko :** Merci, chers témoins, d'être ici aujourd'hui. Nous avons reçu de nombreuses propositions dans le passé au sujet du train à grande vitesse dans ce corridor. Ma première question est la suivante : est-ce que le projet actuel est plus poussé que les propositions précédentes?

Ma deuxième question est la suivante : avez-vous déjà déterminé le parcours exact? Pour approfondir un peu plus la question, avez-vous identifié les propriétés que vous devrez exproprier ou que l'entreprise devra acheter, comme vous venez

mentioned? How do you engage the owners in this process? Has that actually begun?

That's my first set of questions. If I have time, I have another set. They are all about high-speed rail. It's a very exciting project. I live in Toronto and travel to Peterborough, as well as Ottawa and Montreal, so I'm looking forward to it if I'm still alive then.

**Mr. Robitaille:** Thank you. Yes, this initiative for high-speed rail has advanced more than it ever has. In February 2025, the former prime minister Justin Trudeau announced the selection of a private developing partner to advance the project. A consortium called Cadence that is composed of the Caisse de dépôt et placement du Québec as well as the Société national des chemins de fer of France. It's one of the best consortiums in the world we could have. At the moment, the government has also announced \$4 billion to advance the co-development of the project.

What is the co-development? It's the detailed design of precisely how the new tracks will be built and where they will go. I'll speak about your questions around the route, but it is a four-year process to finalize a design, obtain the regulatory approvals and secure the land that will be necessary for the project.

The government has also created a new Crown corporation to lead the project, which I think you have invited to appear before this committee next week. The Crown corporation is called Alto, so I would say that, yes, we have made more progress than we made in a generation, and we have serious partners and an expert team to deliver the project.

For the exact route, the government has already announced the minimum cities that need to be connected. It's going to be Toronto, Peterborough, Ottawa, Laval, Montreal, Trois-Rivières and Quebec City. Right now, Alto, the Crown corporation, and Cadence, the private partner, are performing a detailed analysis of the potential route. They're planning to start engaging with the different communities in the coming months to come up with the preferred alignment for the project.

This work is advancing very well. And through that process, specific properties will be identified. On the engagement of owners — again, I would invite you to ask questions to Alto when they come to this committee, but at a high level, they will first go into the communities, explain the project, understand the concerns and elements that are important for each community to help come to a preferred alignment for the project.

de le mentionner? Comment collaborez-vous avec les propriétaires dans ce processus? Est-ce que cela a déjà commencé?

C'est ma première série de questions. Si j'ai le temps, je poserai d'autres questions. Elles sont toutes axées sur le train à grande vitesse. C'est un projet très excitant. J'habite à Toronto et je voyage à Peterborough, ainsi qu'à Ottawa et Montréal, alors j'ai hâte d'assister à l'inauguration du projet, si je suis encore en vie à ce moment-là.

**M. Robitaille :** Merci. Oui, l'initiative pour le train à grande vitesse a progressé plus que jamais. En février 2025, l'ancien premier ministre Justin Trudeau a annoncé le choix d'un partenaire du secteur privé pour faire avancer le projet. Il s'agit d'un consortium appelé Cadence, composé de la Caisse de dépôt et placement du Québec ainsi que de la Société nationale des chemins de fer de France. C'est l'un des meilleurs consortiums au monde que nous pourrions avoir. À l'heure actuelle, le gouvernement a également annoncé un investissement de 4 milliards de dollars pour faire avancer le développement conjoint du projet.

Qu'est-ce que le développement conjoint? C'est la conception détaillée de la construction des nouvelles lignes de chemin de fer et de leur parcours. Je répondrai à vos questions concernant le parcours, mais le processus pour finaliser une conception, obtenir les approbations réglementaires et acquérir les biens-fonds nécessaires prend quatre ans.

Le gouvernement a aussi créé une nouvelle société d'État pour diriger le projet, qui comparaîtra, si je ne m'abuse, devant ce comité la semaine prochaine. La société d'État s'appelle Alto. Je dirais donc que oui, nous avons réalisé plus de progrès qu'en une génération, et nous pouvons compter sur des partenaires sérieux ainsi que sur une équipe d'experts pour mener à bien le projet.

En ce qui concerne le parcours exact, le gouvernement a déjà annoncé les villes qui seront reliées. Toronto, Peterborough, Ottawa, Laval, Montréal, Trois-Rivières et Québec feront assurément partie du projet. En ce moment, Alto, la société d'État, et Cadence, le partenaire privé, effectuent une analyse détaillée du parcours potentiel. Ils prévoient commencer à dialoguer avec les différentes collectivités au cours des prochains mois afin de trouver l'alignement à privilégier pour le projet.

Les travaux progressent très bien. C'est dans le cadre de ce processus que des propriétés en particulier seront identifiées. En ce qui a trait à la participation des propriétaires, je vous invite encore une fois à poser des questions à Alto lors de sa comparution devant le comité. Cependant, de manière générale, la société d'État se rendra d'abord dans les collectivités, expliquera le projet et développera une compréhension des préoccupations et des éléments importants pour chaque collectivité afin d'aider à trouver l'alignement à privilégier pour le projet.

Once that is the case, they will start to engage with the various owners in due course. That would be starting at a high level, understanding the needs of the communities, then slowly narrowing down to the precise properties necessary for the project.

**Senator Dasko:** Thank you.

**Senator Wilson:** My apologies; I was a little late. You may have covered my question in your introduction, but I'll ask it anyway.

In the legislation, under "Impact Assessments," "Designated project," subclause 6(1), it says:

The construction, operation, decommissioning and abandonment of the high-speed rail network do not constitute a *designated project*, as defined in section 2 of the *Impact Assessment Act*, for the purposes of that Act.

I heard you say in your remarks that each section will be examined under the Impact Assessment Act. Can you tell us what this means? Doesn't a designated project mean it is an impact assessment project?

**Mr. Robitaille:** Thanks for the question and for allowing me to provide clarity around this. The way we need to write it into the legislation — we need it to be written because it can cause confusion. What we're trying to do is very clear.

We have looked at many high-speed rail projects around the world. Nobody builds these all at once. Other countries start with segments between major city pairs. Imagine Ottawa and Toronto or Ottawa and Montreal. So you would start with one major city pair, then build upon that progressively.

The legislative change proposed here is to clarify that each of those segments will be subject to an impact assessment — that cumulatively, the whole network will be subject to it, segment by segment. The way it's drafted, the whole network will not be subject to an Impact Assessment Act, but each of the segments will be. That's the intent there. Obviously, as we go through, there will be consideration of the cumulative impact of the network. Frankly, the cumulative impact tends to be positive, because as a network grows — for example, if a segment is Toronto to Ottawa, and then the next one is Ottawa to Montreal — when you have the two segments built, then you have travellers from Toronto to Montreal and will increase ridership and lower greenhouse gas emissions further. You will increase the economic benefits.

That is all to say that the cumulative impact of the network will also be considered. But the impact assessment will be conducted segment by segment.

Une fois que ce sera fait, Alto amorcera le dialogue avec les différents propriétaires en temps opportun. La société d'État commencera de manière générale à comprendre les besoins des collectivités, puis ciblera progressivement des propriétés en particulier pour mener à bien le projet.

**La sénatrice Dasko :** Merci.

**Le sénateur Wilson :** Excusez-moi, je suis arrivé un peu en retard. Vous avez peut-être répondu à ma question dans votre introduction, mais je vais tout de même la poser.

Dans la loi, au paragraphe 6(1) de la section « Évaluations d'impact », sous « Projet désigné », il est écrit :

Pour l'application de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, ne constituent pas un *projet désigné* au sens de l'article 2 de cette loi la construction, l'exploitation, la désaffection et la fermeture du réseau ferroviaire à grande vitesse.

Je vous ai entendu dire dans votre déclaration que chaque tronçon sera examiné en vertu de la Loi sur l'évaluation d'impact. Pouvez-vous nous dire ce que cela signifie? Un projet désigné ne signifie-t-il pas qu'il s'agit d'un projet visé par une évaluation d'impact?

**M. Robitaille :** Merci pour la question. Elle me permet d'apporter des éclaircissements à ce sujet. Nous devons l'inscrire explicitement dans la loi parce que cela peut causer de la confusion. Ce qu'on essaie de faire est très clair.

Nous avons examiné de nombreux projets de trains à grande vitesse dans le monde. Personne ne les construit au complet en même temps. Certains pays commencent par des tronçons entre deux grandes villes. Ce pourrait être Ottawa et Toronto ou Ottawa et Montréal. On commencerait donc avec deux grandes villes, puis on construirait le reste progressivement par la suite.

La modification législative proposée ici vise à clarifier que chacun de ces tronçons sera soumis à une évaluation d'impact et que, cumulativement, l'ensemble du réseau sera soumis à une telle évaluation, tronçon par tronçon. Dans le libellé actuel du projet de loi, le réseau dans son intégralité ne sera pas soumis à la Loi sur l'évaluation d'impact; c'est plutôt chacun des tronçons qui le sera. C'est l'intention ici. Évidemment, au fur et à mesure, on tiendra compte de l'impact cumulatif du réseau. Franchement, l'impact cumulatif tend à être positif, car à mesure qu'un réseau grandit et que deux tronçons sont construits — par exemple, si un tronçon va de Toronto à Ottawa, puis le suivant d'Ottawa à Montréal —, il y a des voyageurs de Toronto à Montréal, ce qui augmente l'achalandage et réduit encore plus les émissions de gaz à effet de serre. Les retombées économiques seraient encore plus importantes.

Bref, je veux dire que l'impact cumulatif du réseau sera également pris en compte. Mais une évaluation de l'impact sera réalisée pour chaque tronçon.

**Senator Wilson:** Thank you.

[*Translation*]

**Senator Miville-Dechêne:** I am interested in the section where you say that the Canadian Transportation Agency will no longer be responsible for giving approvals, which would instead fall to the cabinet, as I understand it.

So obviously, looking in from the outside, and I am not an expert, the entire idea of having a transportation agency is to have a degree of independence in the approval process with a degree of distance from the government. As we know, the Carney government wants this train. I am not saying I am against it at all, but is there not a danger that cabinet will close its eyes and say, "Yes, it's terrific, let's get going on it right away"? It seems to me that the purpose of having this whole idea of having a transportation agency is precisely so there is distance between the decision and the government.

**Mr. Robitaille:** Thank you for your question. It is a very important question and I hope I can shed a bit of light on the government's intentions.

Each of the segments of the project will be subject to an impact assessment. This has been discussed in relation to the question. The things that will be studied in the impact assessment are broadly the same as in the case of approval under section 98 of the Transportation Act.

The idea is to eliminate the duplication in studying the same things twice, but there will be an independent assessment done as part of the project. If there are things that do not overlap, the ones that would be under the sole jurisdiction of the Transportation Agency will be considered in the impact assessment and the agency will be involved in the process. The idea is to eliminate duplication in the regulatory process and have one regulator for a decision on the project.

The reference you have in your document is important because, ultimately, approval under section 98 of the Transportation Act calls for determining whether the location of the new line is reasonable. In that case, cabinet or the government may make that decision having regard to the impact assessment that has been done.

**Senator Miville-Dechêne:** Since are referring to that yourself, I want to come back to the much discussed segment-by-segment impact assessments. Here again, the logic is the issue: You are doing one segment after another, and if all of a sudden, in the middle of the assessment, there is a region or there are indigenous or non-indigenous communities that really believe this is a major disruption, will you have a hole in your rail line?

**Le sénateur Wilson :** Merci.

[*Français*]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je m'intéresse à la section où vous dites que l'Office des transports du Canada ne sera plus responsable de donner l'autorisation, mais que ce sera plutôt le Conseil des ministres. C'est ce que je comprends.

Donc, évidemment, d'un point de vue extérieur — je ne suis pas une spécialiste —, toute l'idée d'avoir un Office des transports, c'est d'avoir une certaine indépendance dans l'autorisation avec une certaine distance par rapport au pouvoir politique. On le sait : le gouvernement Carney veut ce train. Je ne vous dis pas que je suis contre du tout, mais n'y a-t-il pas un danger que le Conseil des ministres se ferme les yeux et dise : « Oui, c'est formidable, allons-y rapidement »? Il me semble que toute cette idée d'avoir un Office des transports sert justement à ce qu'il y ait une distance entre la décision et le pouvoir politique.

**M. Robitaille :** Merci pour votre question. C'est une question très importante et j'espère apporter un peu de clarté sur les intentions du gouvernement.

Chacun des segments du projet fera l'objet d'une étude d'impact. On en a discuté dans le cadre de la question. Les éléments qui sont étudiés dans l'étude d'impact sont largement les mêmes qu'en ce qui concerne l'autorisation, conformément à l'article 98 de la Loi sur les transports.

L'idée est d'éliminer le dédoublement de l'étude des mêmes éléments, mais il y aura une étude indépendante qui sera faite dans le cadre du projet. S'il y a des éléments où il n'y a pas de chevauchement, les éléments qui seraient sous la seule responsabilité de l'Office des transports seront considérés dans l'étude d'impact et l'office sera impliqué dans le processus. L'idée est d'éliminer le dédoublement dans le processus réglementaire et d'avoir un régulateur pour une décision sur le projet.

La référence que vous avez dans votre document est importante parce que, ultimement, l'approbation conformément à l'article 98 de la Loi sur les transports prévoit de déterminer si la localisation de la nouvelle voie est convenable. Dans ce cas, le Cabinet ou le gouvernement pourra prendre cette décision à la lumière de l'étude d'impact qui aura eu lieu.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Puisque vous y faites référence vous-même, je veux revenir sur cette fameuse étude d'impact par segment. Encore là, c'est une question de logique : vous faites un segment après l'autre. Et si, tout à coup, au milieu de l'étude, il y a une région où il y a des communautés autochtones ou non autochtones qui considèrent vraiment que c'est un dérangement majeur, aurez-vous un trou dans votre ligne de train?

**Mr. Robitaille:** I will just clarify one thing: This will be done segment by segment. It is not necessary that they be 100% in sequence. Construction of a second segment might start before the first is completed, but the regulatory approvals will be done one at a time.

To answer your question, the lines will not go through indigenous reserves and the indigenous peoples have been involved for three years now and have a good understanding of the issues that might arise in certain places in relation to construction of the line.

The idea is to demonstrate reasonable prudence before starting the project in its entirety, but we are not particularly worried about a situation arising where a portion of the route could not be built.

**Senator Miville-Dechêne:** I am glad to see your optimism.

**Senator Cormier:** My question is for Mr. Robitaille.

First, I have to say I applaud this project; obviously, since I am from the Acadian Peninsula and I take the train as a passenger from Bathurst to Montreal, I can't say I am an expert in high-speed trains, you will understand.

You referred to the Official Languages Act and that is what I want to ask about. You stated that the new High-Speed Rail Network Act includes language obligations under the Official Languages Act for the entities with which Alto enters into agreements about the operations or maintenance of the HSR network. The act also includes language obligations for the entities that operate passenger rail services, specifically services provided by VIA Rail, between Quebec City and Windsor on the day on which section 1 of the High-Speed Rail Network Act comes into force.

In the document we received, you give the example of Air Canada. Can you give us concrete examples of entities that might potentially be subject to these obligations? How can compliance with the Official Languages Act be ensured?

I say this because what we understand, generally, is that the public and travellers can obviously file complaints with the Commissioner of Official Languages. The onus is again on members of the public. How are you going to ensure compliance and make sure that a responsibility does not come down simply to the fact that people can file a complaint?

**M. Robitaille :** Je ferai juste une précision : ce sera fait par segment. Ce n'est pas nécessaire qu'ils soient 100 % séquentiels. On pourrait commencer la construction d'un deuxième segment avant que le premier soit complété, mais les approbations réglementaires seront faites une à la fois.

Pour répondre à votre question, les voies ne passeront pas dans des réserves autochtones, et les peuples autochtones sont engagés depuis maintenant trois ans et comprennent bien les enjeux qu'il pourrait y avoir à certains endroits par rapport à la construction de la ligne.

L'idée est de faire preuve de prudence raisonnable avant de lancer le projet dans sa totalité, mais on n'est pas particulièrement inquiet d'une situation où une portion du trajet ne pourrait pas être construite.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je suis contente de votre optimisme.

**Le sénateur Cormier :** Ma question s'adresse à M. Robitaille.

D'abord, je dois dire que j'applaudis ce projet; évidemment, comme je suis un citoyen de la Péninsule acadienne et que je prends le train comme voyageur de Bathurst à Montréal, je ne peux pas dire que je suis un spécialiste des trains à grande vitesse, vous le comprendrez.

Vous avez fait référence à la Loi sur les langues officielles, et c'est à ce sujet que je veux poser ma question. Vous l'avez spécifié : la nouvelle loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse prévoit des obligations linguistiques en vertu de la Loi sur les langues officielles pour les entités avec lesquelles la société Alto conclurait des ententes sur l'exploitation ou l'entretien du réseau ferroviaire à grande vitesse. Cette loi prévoit également des obligations linguistiques aux entités qui exploitent des services ferroviaires voyageurs offerts notamment par VIA Rail entre Québec et Windsor à la date d'entrée en vigueur de l'article 1 de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse.

Dans le document que nous avons reçu, vous donnez l'exemple d'Air Canada. Pouvez-vous nous donner des exemples concrets d'entités qui seraient potentiellement assujetties à ces obligations? Comment s'assurer de la conformité à la Loi sur les langues officielles?

Je dis cela parce que généralement, ce qu'on entend, c'est que les citoyens et les voyageurs peuvent évidemment déposer des plaintes au commissaire aux langues officielles. Le poids est encore une fois sur le dos des citoyens. Comment allez-vous vous assurer d'une conformité et d'une responsabilité qui ne revient pas simplement au fait que les citoyens peuvent déposer une plainte?

**Mr. Robitaille:** On the first part of your question, what entity it will apply to, I referred in one of my first answers to the contract awarded to the Cadence consortium for developing the HSR network. They are the ones that will ultimately make a final proposal, after development, for building and operating the network for about 40 years. This is all still at the negotiations stage, but we are talking about a long period of time.

In this type of transaction, a company will be created, to be called an operation and maintenance company. It will be responsible for operations, drivers, maintenance employees and employees in stations and on board trains. The intention here is that the Official Languages Act will apply to this company in the same way as it applies to VIA Rail at present, so that Canadians are able to access the services to which they are entitled.

Given this, the action does no more or less than what is provided in the Official Languages Act. However, as I said, the service itself will be managed under a contract. In addition to the obligations relating to the act, to complaints and to the role of the commissioner, Canada will, for example, be able to impose more stringent requirements under the contract to ensure that the public are able to exercise the important right to receive service in the language of their choice.

**Senator Cormier:** What is the reasoning behind the requirement that an order-in-council be made?

**Mr. Robitaille:** It is a matter of timely implementation. There is no other issue. At present, VIA Rail operates the services in the corridor, so there is no need to do it. It will only need to be implemented in advance when the contracts are signed.

**Senator Cormier:** This timely implementation has not yet been defined?

**Mr. Robitaille:** It will be when the new entity is responsible for operations in the corridor.

**Senator Cormier:** If you need testimony during phase 2 for the Montreal-Bathurst segment —

**Mr. Robitaille:** We are proceeding by segment.

[English]

**Senator Quinn:** Thank you, witnesses, for being here. I'm wondering if you could explain the question of the declaratory power as it pertains to jurisdiction. In plain language, could you tell me what that means?

**Mr. Robitaille:** Normally, an interprovincial railway is subject to federal legislation and regulation, including the Impact Assessment Act. We are proceeding by segment, and if you look at the segment between Toronto and Ottawa, for example, it

**M. Robitaille :** Sur la première partie de votre question, à quelle entité cela s'appliquera, dans une de mes premières réponses, j'ai évoqué le contrat émis pour le développement du réseau ferroviaire à grande vitesse au consortium qui s'appelle Cadence. Ce sont eux, ultimement, après le développement, qui feront une proposition finale pour construire et faire fonctionner le réseau pour environ 40 ans. Tout cela est encore à l'étape des négociations, mais on parle d'une longue période.

Dans ce type de transaction, une compagnie sera créée, qu'on appelle une compagnie d'opération et de maintenance. Elle sera responsable des opérations, des conducteurs, des employés d'entretien et des employés dans les stations et à bord des trains. L'intention ici est que la Loi sur les langues officielles s'applique à cette compagnie de la même façon qu'elle s'applique à VIA Rail actuellement, afin que les Canadiens puissent avoir accès aux services auxquels ils ont droit.

Dans ce contexte, l'action ne va pas plus loin ou moins loin que ce qui est prévu dans la Loi sur les langues officielles. Cela dit, comme je l'ai mentionné, le service lui-même sera géré dans le cadre d'un contrat. En plus des obligations par rapport à la loi, aux plaintes et au rôle du commissaire, dans le cadre du contrat, le Canada pourra imposer, par exemple, des exigences plus élevées pour honorer ce droit important des citoyens d'être servis dans la langue de leur choix.

**Le sénateur Cormier :** Quel est le raisonnement pour l'obligation d'une prise de décret?

**M. Robitaille :** C'est une question de mise en œuvre au moment opportun. Il n'y a pas davantage d'enjeux. À l'heure actuelle, c'est VIA Rail qui opère les services dans le corridor, donc on n'a pas besoin de faire cela. Il faudra seulement le mettre en œuvre en amont lorsque les contrats seront signés.

**Le sénateur Cormier :** Ce moment opportun n'est pas encore défini?

**M. Robitaille :** Ce sera quand la nouvelle entité sera responsable des opérations dans le corridor.

**Le sénateur Cormier :** Si vous avez besoin de témoignages pendant la phase 2 pour la portion Montréal-Bathurst...

**M. Robitaille :** On y va par segment.

[Traduction]

**Le sénateur Quinn :** Merci, chers témoins, d'être ici. Pourriez-vous expliquer la question du pouvoir déclaratoire en ce qui concerne la compétence? Pourriez-vous m'expliquer, en utilisant un langage simple, ce que cela signifie?

**M. Robitaille :** Habituellement, un chemin de fer interprovincial est soumis aux lois et règlements fédéraux, y compris à la Loi sur l'évaluation d'impact. Nous procérons par tronçons. Prenez le tronçon entre Toronto et Ottawa, par

would be entirely in Ontario but is part of a national network that crosses provinces. The legislation aims to provide absolute clarity that it is federal jurisdiction that applies to the project.

That's really the intent here.

**Senator Quinn:** So the project transits through two provinces, and a third jurisdiction is put aside so that the federal jurisdiction can provide the leadership when it comes to the legislation that applies.

**Mr. Robitaille:** Yes, especially for the environmental impact assessment process where the goal is to have one review for one project, it is to have that clarity.

**Senator Quinn:** So it creates greater clarity and certainty and provides leadership by the federal government.

**Mr. Robitaille:** Correct.

**Senator Quinn:** Okay.

Can you also talk a little bit about national interests? I think everybody agrees that this is going to be a project that will help in that major corridor where the population of Canada exists, but, as my colleague mentioned, we don't all live in that major corridor. If it is in the national interest, then VIA Rail, that which remains, is also in the national interest, but my concern is this: Would it be fair to say that today's train transportation system — whatever revenue is generated, is generated largely between Windsor and Quebec City? That's the heavy-use part of VIA Rail. So the high-speed train, when it is established, is a separate entity — a separate organization, if you will — and it is going to have its profit centre, whatever that office is called. But what happens to the rest of VIA? Will it have to increase its dependency on federal subsidies, or will places like we have in Atlantic Canada experience further reductions in service? How will VIA continue to provide anything if its profit centre is now concentrated around high-speed rail? How does that tie back to national interests, which I don't think have been clearly defined?

**Mr. Robitaille:** I will unpack your question into a few elements. I will start with the profitability and the impacts on VIA Rail, and then I will go back to national interests, if you will allow me.

First, it is important to remember that no part of the VIA network right now is profitable; all segments are subsidized. There is no cross-subsidization such that, for example, there is money being made between Windsor and Quebec City that helps pay for service in the rest of the country. I think the average subsidy in the corridor is \$30 per trip, but it depends on how you

exemple; il serait entièrement en Ontario tout en faisant partie d'un réseau national qui traverse plus d'une province. La loi vise à fournir une clarté absolue : le projet relève de la compétence fédérale.

C'est vraiment l'intention ici.

**Le sénateur Quinn :** Donc, le projet traverse deux provinces, et une troisième compétence est mise de côté afin que la compétence fédérale puisse fournir le leadership concernant la loi applicable.

**M. Robitaille :** Oui, on tient à ce que ce soit clair, surtout pour le processus d'évaluation d'impact environnemental où l'objectif consiste à mener un seul examen pour un projet.

**Le sénateur Quinn :** On obtient donc une plus grande clarté et certitude et le leadership est confié au gouvernement fédéral.

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

**Le sénateur Quinn :** D'accord.

Pouvez-vous aussi nous parler un peu des intérêts nationaux? Je pense que tout le monde s'entend pour dire que ce sera un projet bénéfique dans ce grand corridor, qui aidera la population canadienne à proximité, mais, comme ma collègue l'a mentionné, nous ne vivons pas tous dans ce grand corridor. Si c'est dans l'intérêt national, alors VIA Rail, ce qui en reste, est aussi d'intérêt national. Mais ma préoccupation est la suivante : serait-il juste de dire que le réseau de transport ferroviaire actuel, quels que soient les revenus générés, tire principalement ses revenus du corridor entre Windsor et Québec? C'est la partie la plus achalandée de VIA Rail. Donc, le train à grande vitesse, une fois établi, sera une entité distincte — une organisation distincte, disons — et aura son centre de profit, peu importe comment s'appellera ce bureau. Mais qu'arrivera-t-il au reste de VIA Rail? La compagnie devra-t-elle augmenter sa dépendance aux subventions fédérales, ou des endroits comme le Canada atlantique subiront-ils d'autres réductions de service? Comment VIA Rail va-t-elle continuer à fournir quelque service que ce soit si son centre de profit est maintenant axé sur le train à grande vitesse? Comment cela se rattache-t-il aux intérêts nationaux, qui, je pense, n'ont pas été clairement définis?

**M. Robitaille :** Je vais décomposer votre question en quelques éléments. Je commencerai par la rentabilité et les répercussions sur VIA Rail, puis je reviendrai aux intérêts nationaux, si vous me le permettez.

Premièrement, il est important de se rappeler qu'aucune partie du réseau de VIA Rail n'est rentable pour l'instant; tous les tronçons sont subventionnés. Il n'y a pas de subvention croisée, par exemple, des profits entre Windsor et Québec qui aideraient à payer le service dans le reste du pays. Je pense que la subvention moyenne dans le corridor est de 30 \$ par trajet, mais

calculate it. That is just general. So there is no such cross-subsidization.

The project will be a significant improvement of the network between Toronto and Quebec City but, really, between Windsor and Quebec City, overall. The new entity will become responsible for the full network, which is both the new high-speed service and the existing ones. The existing communities will continue to be served.

We expect that this new network will now become profitable. It will actually be able to pay for its operations, the maintenance and probably some of the initial construction costs, although not all. That's what we expect. So it will turn what is a service that loses money every year into something that is profitable.

**Senator Quinn:** Have you folks done a financial analysis that shows what the return on investment, or ROI, would be? When do you reach profitability? Is it in 1 year or 10 years? When does the profitability begin?

**Mr. Robitaille:** There is a lot of uncertainty about how quickly it will be ramping up and when every segment will come online, so I wouldn't be able to speak precisely to the number of years, but it was fairly quick, actually.

**Senator Quinn:** Can you give me an order of magnitude in terms of "fairly quick"? In government terms, "fairly quick" may not be as quick as others.

**Mr. Robitaille:** That type of service would mean a massive transformation, and the transportation would have a lot more users.

That, in itself, will not change the situation for the service outside the corridor, for example, going to New Brunswick, which also requires a subsidy. If I recall correctly, in Budget 2024, there was an announcement and also funding provided to replace the fleet that also provides that service. That 70-year-old fleet will be replaced, and that's an example of the commitment of the Government of Canada to continue those services across the country.

**Senator Quinn:** I would like to follow up and get more information on the financial analysis that has been done. You just said that the high-speed rail will also continue to provide the oversight and have responsibility for the entire system. I guess VIA Rail disappears and this takes over, but when does profitability occur? If you have to make all these reinvestments into the assets, there has to be a line that tells me when the reinvestments and the costs of the initiation of this project cross

ça dépend de la façon dont on la calcule. C'est de manière générale. Il n'y a donc pas de subvention croisée de ce type.

Le projet apportera une amélioration importante au réseau entre Toronto et Québec, mais le réseau sera en réalité amélioré entre Windsor et Québec, c'est-à-dire dans l'ensemble. La nouvelle entité deviendra responsable de l'ensemble du réseau, qui comprendra à la fois le nouveau service haute vitesse et les services existants. Les collectivités déjà desservies continueront de l'être.

Nous nous attendons à ce que ce nouveau réseau devienne maintenant rentable. Il pourra en fait assurer les frais de ses opérations et de l'entretien et pourra probablement assumer une partie des coûts initiaux de construction, même si ce ne sera pas l'intégralité. C'est ce à quoi on s'attend. On transformera ainsi un service qui perd de l'argent chaque année en quelque chose de rentable.

**Le sénateur Quinn :** Avez-vous fait une analyse financière pour déterminer le rendement sur le capital investi? Quand le service sera-t-il rentable? Est-ce dans un an ou dans 10 ans? Quand commencera la rentabilité?

**M. Robitaille :** Il y a beaucoup d'incertitude quant à la rapidité avec laquelle le projet sera déployé et au moment où chaque tronçon sera ouvert. Je ne pourrais donc pas donner un nombre précis d'années, mais ce sera rentable assez rapidement, en fait.

**Le sénateur Quinn :** Pouvez-vous me donner une idée du délai quand vous dites « assez rapidement »? Au gouvernement, « assez rapidement » n'est peut-être pas aussi rapide que d'autres secteurs.

**M. Robitaille :** Ce type de service entraînerait une transformation majeure, et le transport compterait beaucoup plus d'utilisateurs.

Cela, en soi, ne changera pas la situation pour le service à l'extérieur du corridor, par exemple vers le Nouveau-Brunswick, qui nécessite aussi une subvention. Si ma mémoire est bonne, dans le budget de 2024, il y a eu une annonce et aussi du financement consenti pour remplacer la flotte qui offre ce service. Cette flotte vieille de 70 ans sera remplacée, et c'est un exemple de l'engagement du gouvernement du Canada à continuer d'offrir ces services dans l'ensemble du pays.

**Le sénateur Quinn :** J'aimerais approfondir la question et obtenir plus d'informations sur l'analyse financière qui a été réalisée. Vous venez de dire que le train à grande vitesse continuera de chapeauter et d'assumer la responsabilité de l'ensemble du système. Je suppose que VIA Rail disparaîtra et que ce service prendra la relève, mais quand le service sera-t-il rentable? Si on doit faire tous ces nouveaux investissements dans les biens, on doit savoir quand les réinvestissements et les coûts

over into true profitability. That analysis must have been done by the financial folks who examined this project.

**Mr. Robitaille:** We will take this assignment back. Some analysis has been done, obviously, and part of the co-development now is to put all of this information based on the precise service that will be built. There will be some updates. They were preliminary —

**Senator Quinn:** I will put it on the record that I'm asking for that analysis and that kind of forecasting. Do we have a feel? Will it happen in my lifetime, your lifetime or my grandkids' lifetime? When is it going to happen? There should be that kind of analysis done on a major project like this. I have had to do it for major projects I've been involved in, and surely this project would be no different than that. I would like to be in round two, please.

**Senator Simons:** I have a quick question for Mr. Robitaille, and then I have some questions for Ms. Vanstone so she does not feel left out.

Mr. Robitaille, as I read this bill, I noticed it gives extraordinary powers of expropriation. The railways have always had pretty good powers of expropriation, but in this case, there is not even a requirement to negotiate with the property owners. Can you tell me why the government felt it needed to take that big of a step and what recourse there might be for property owners who don't wish to be expropriated?

**Mr. Robitaille:** Thanks. It is a very important question. First, the proposed changes to the expropriation process are based on what has been done in Quebec and Ontario. Those are things like the Building Transit Faster Act from Ontario, and the law that applies to what at that time was called Réseau électrique métropolitain but now is Réseau express métropolitain, or REM. So it is inspired by those, and it really reflects the nature of high-speed rail.

The reason high-speed rail or high-speed trains can go fast is not so much about the technology. Yes, you need to have that, but, really, the tracks need to be straight. There are very big limits on the curvature. If you try to move the tracks by 100 metres somewhere, it can have an impact 20 kilometres away.

The technical challenge of deciding where the tracks will be is in choosing the best place — or the least bad place — to put them. But it is very difficult to adjust it for just one narrow piece of land. You need to choose the best outcome for everybody on the line. That's the working premise.

du lancement de ce projet deviendront véritablement rentables. Cette analyse a sûrement été faite par les spécialistes des finances qui ont examiné ce projet.

**M. Robitaille :** Nous allons reprendre ce mandat. Une certaine analyse a été menée, évidemment, et une partie du développement conjoint consiste maintenant à rassembler tous les renseignements concernant le service précis qui sera construit. Il y aura quelques mises à jour. Elles étaient préliminaires...

**Le sénateur Quinn :** Je veux qu'on consigne dans la transcription le fait que je demande cette analyse et ce genre de prévisions. Est-ce qu'on a une idée? Est-ce que ce sera de mon vivant, avant votre décès ou celui de mes petits-enfants? Quand est-ce que la rentabilité se produira? Il devrait y avoir une telle analyse dans le cadre d'un grand projet comme celui-là. J'ai dû le faire pour de grands projets auxquels j'ai participé, et ce projet n'est sûrement pas différent. J'aimerais poser des questions au deuxième tour, s'il vous plaît.

**La sénatrice Simons :** J'ai une question rapide pour M. Robitaille, puis j'ai quelques questions pour Mme Vanstone afin qu'elle ne se sente pas exclue.

Monsieur Robitaille, en lisant ce projet de loi, j'ai remarqué qu'il donne des pouvoirs extraordinaires d'expropriation. Pour les chemins de fer, le gouvernement s'est toujours vu conférer de bons pouvoirs d'expropriation, mais dans le cas présent, il n'est même pas tenu de négocier avec les propriétaires. Pouvez-vous me dire pourquoi le gouvernement a estimé qu'il devait prendre une telle mesure et quels recours pourraient être à la disposition des propriétaires qui ne veulent pas être expropriés?

**M. Robitaille :** Merci. C'est une question très importante. Premièrement, les modifications proposées au processus d'expropriation se fondent sur ce qui a été fait au Québec et en Ontario. La Loi sur la construction plus rapide de transport en commun de l'Ontario et la loi qui s'applique à ce qui s'appelait alors le Réseau électrique métropolitain, mais qui est maintenant le Réseau express métropolitain, ou REM, en sont des exemples. Le projet de loi s'inspire de ces dispositions législatives et tient vraiment compte de la nature du train à grande vitesse.

La raison pour laquelle le train à grande vitesse ou les trains à grande vitesse peuvent aller vite n'est pas tant liée à la technologie. Oui, on a besoin de la technologie, mais les chemins de fer doivent vraiment être en ligne droite. La courbure est très limitée. Le déplacement du chemin de fer de 100 mètres quelque part peut avoir un impact 20 kilomètres plus loin.

Le défi technique de déterminer où sera le chemin de fer consiste à choisir le meilleur endroit — ou le moins mauvais — pour le construire. Mais il est très difficile de le modifier pour une seule parcelle étroite de terre. On doit choisir le meilleur résultat pour tout le monde touché par le parcours. C'est le principe qui sous-tend notre travail.

So the proposed act includes three big measures, which I wouldn't say are extraordinary powers but rather things that make the process clearer for everybody and more adapted to what needs to happen.

The first thing is to allow for objections to be raised, but instead of having hearings, for the process to be done in writing so that any landowner who has concerns can submit their objections, and then, through the process, the Minister of Government Transformation, Public Works and Procurement needs to provide a rationale as to why the land is necessary.

The second measure is not to require a willing-buyer, willing-seller negotiation before starting the expropriation process. This is the preferred way. We always want to buy on a willing-buyer, willing-seller basis, and there will always be negotiations with the landowner with regard to compensation, and there is a robust process, like the number of eligible costs that are impacted so that those Canadians that unfortunately need to lose their land will need to be compensated for. In this case, willing-buyer, willing-seller will still happen, but there won't be a requirement to demonstrate the full extent of how those negotiations took place before launching the expropriation process.

The last thing that I would mention that is important is that when we think of expropriation, we immediately think about somebody losing their home and their property. The tracks will be built mostly where there is nothing. It will actually be a very small percentage of the acquired properties that will have buildings. It will be a portion of a farm, say, or a piece of land. Think about a 50-metre-wide band that will be required. That's likely going to be at the edge or the side of the land. This is where the process would take place.

The majority, again, will not be homes of Canadians.

**Senator Simons:** I will ask Ms. Vanstone a question thinking of our colleagues on the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. They have complained in the past about the power to have consecutive interim orders and have said they feel this violates the spirit of checking in every time.

Are consecutive interim orders authorized under this legislation?

**Ms. Vanstone:** So the way that the power would work is it doesn't prohibit the minister from issuing another interim order. The expectation with the authority, though, is that because it is a

Ainsi, la loi proposée comprend trois grandes mesures, que je ne qualifierais pas de pouvoirs extraordinaires, mais plutôt d'éléments qui rendent le processus plus clair pour tout le monde et plus adapté aux travaux qui doivent être réalisés.

La première chose est de permettre que des objections soient soulevées. Toutefois, plutôt que de tenir des audiences, le processus devra se faire par écrit afin que tout propriétaire foncier ayant des préoccupations puisse soumettre ses objections, puis, dans le cadre du processus, le ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement fournira une justification expliquant pourquoi le bien-fonds est nécessaire.

La deuxième mesure n'est pas d'exiger une négociation entre acheteur et vendeur sérieux avant de commencer le processus d'expropriation. C'est la méthode préférée. Nous voulons toujours faire une acquisition en ayant un acheteur sérieux et un vendeur consentant. Il y aura toujours des négociations avec le propriétaire foncier concernant l'indemnisation. Il y a un processus solide, comme les coûts admissibles qui sont touchés, qui assure une indemnisation aux Canadiens qui, malheureusement, devront perdre leurs terres. Dans ce cas, on procédera tout de même à des négociations entre acheteur sérieux et vendeur consentant, mais on ne sera pas tenus de démontrer l'étendue de ces négociations avant de lancer le processus d'expropriation.

La dernière chose importante que je mentionnerais, c'est que lorsque nous pensons à l'expropriation, nous pensons immédiatement à quelqu'un qui perd sa maison et ses biens. Le chemin de fer sera construit principalement sur des terrains vacants. Les propriétés sur lesquelles sont déjà construits des bâtiments ne constitueront qu'un très faible pourcentage des propriétés acquises. Ce sera une partie d'une ferme, disons, ou une parcelle de terrain. Une parcelle large de 50 mètres pourrait, par exemple, être nécessaire. Ce sera probablement en bordure d'un terrain ou sur le côté. C'est là que le processus se mettrait en branle.

Encore une fois, la majorité des biens-fonds visés ne seront pas des terrains sur lesquels se trouvent des résidences de Canadiens.

**La sénatrice Simons :** Je vais poser une question à Mme Vanstone en pensant à nos collègues du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Ces derniers se sont déjà plaints par le passé du pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence consécutifs et estimaient que cette façon de faire allait à l'encontre de l'esprit de vérification systématique.

Ce projet de loi autorise-t-il les arrêtés d'urgence consécutifs?

**Mme Vanstone :** Le pouvoir n'interdirait pas au ministre de prendre un autre arrêté d'urgence. On s'attend toutefois à ce que le pouvoir donne au ministre le temps nécessaire, puisqu'il s'agit

three-year authority, that is intended to give the minister the adequate time to bring forward a permanent regulation. Certainly, there is no intention to have numerous orders.

**Senator Simons:** It doesn't disallow it.

**Ms. Vanstone:** It doesn't disallow it, but there would be a consultation. The minister would need to follow all of the same steps to issue a subsequent interim order on the same topic. That would be the process.

**Senator Simons:** It doesn't stop that from happening. All right.

Then the other question is about the Statutory Instruments Act and why it has been excluded from this. Typically, if you take something like the Safe Food for Canadians Act, a power to make an interim order might exclude specific provisions that would impose impractical requirements, but the exclusion of the entire act seems a big step.

**Ms. Vanstone:** I will ask Andrew to support me on the Statutory Instruments Act.

**Andrew Sun, Director, Multimodal & Road Safety Programs, Safety and Security, Departmental Regulatory Affairs, Transport Canada:** Regarding the approach with excluding the application of the Statutory Instruments Act, that has become a more common approach in designing these types of newer interim order measures, and it is intended to provide for the current best practice in these types of interim orders.

**Senator Simons:** Why?

**Ms. Vanstone:** If you look at the construct of the legislation in terms of the requirements, the statute sets out that the minister needs to consult and to ensure that the interim order is in the public interest. There is a built-in set of parameters that require the minister to go through these steps. That is kind of the connection to essentially having the non-application of the Statutory Instruments Act with respect to this authority.

**Senator Simons:** The concern is the Scrutiny of Regulations Committee is there for a reason — to scrutinize the regulations. Does this cut them out of the conversation?

**Ms. Vanstone:** The intention, ultimately, in every case, is that these interim orders would then be turned into a regulation. The challenge that we have faced at Transport Canada is that due to the length of time that it takes to go through the Governor-in-Council process, we have found ourselves lagging behind our international counterparts in implementing very strongly supported and trusted international standards. It puts our businesses at a disadvantage because if they are operating both

d'un pouvoir de trois ans, de présenter un règlement permanent. Bien sûr, on ne prévoit pas prendre plusieurs arrêtés d'urgence.

**La sénatrice Simons :** Le projet de loi ne l'interdit pas.

**Mme Vanstone :** Il ne l'interdit pas, mais il y aurait une consultation. Le ministre serait tenu de suivre toutes les mêmes étapes pour prendre un autre arrêté d'urgence sur le même sujet. Ce serait le processus.

**La sénatrice Simons :** Le projet de loi ne l'interdit pas. D'accord.

Ensuite, l'autre question concerne la Loi sur les textes réglementaires et les raisons de son exclusion du projet de loi. En général, dans une loi comme la Loi sur la salubrité des aliments au Canada, le pouvoir de prendre un arrêté d'urgence pourrait exclure des dispositions précises qui imposeraient des exigences peu pratiques, mais l'exclusion de toute la loi semble un grand pas.

**Mme Vanstone :** Je demanderai à M. Sun de m'aider à répondre à la question concernant la Loi sur les textes réglementaires.

**Andrew Sun, directeur, Programmes multimodaux et de la sécurité routière, Sécurité et sûreté, Affaires réglementaires ministérielles :** L'approche d'exclure l'application de la Loi sur les textes réglementaires est devenue une approche plus courante dans la conception de ces nouvelles mesures relatives aux arrêtés d'urgence. Elle vise à établir les meilleures pratiques actuelles dans ce type d'arrêtés d'urgence.

**La sénatrice Simons :** Pourquoi?

**Mme Vanstone :** Si l'on se penche sur le libellé de la loi pour ce qui est des exigences, la loi stipule que le ministre doit consulter et s'assurer que l'arrêté d'urgence est d'intérêt général. Il y a un ensemble de paramètres intégrés qui obligent le ministre à suivre ces étapes. C'est en quelque sorte le lien avec l'omission d'appliquer la Loi sur les textes réglementaires statutaires en ce qui concerne ce pouvoir.

**La sénatrice Simons :** La préoccupation, c'est que le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation existe pour une raison, soit celle d'examiner la réglementation. Est-ce que ses membres sont donc exclus de la conversation?

**Mme Vanstone :** L'intention, au bout du compte, dans tous les cas, est de transformer ultimement ces arrêtés d'urgence en règlement. Le défi auquel nous avons été confrontés à Transports Canada, c'est qu'en raison du temps nécessaire pour franchir les étapes du processus du gouverneur en conseil, nous avons accusé du retard par rapport à nos homologues internationaux dans la mise en œuvre de normes internationales très fortement appuyées et dignes de confiance. Nos entreprises sont désavantagées, car si

domestically and internationally, they are then complying with two different sets of standards.

When you look at our obligations under the International Civil Aviation Organization, or ICAO, we are audited against how we have incorporated those standards. If we are not keeping up to date with those standards, it has implications for our airline industry. So certainly, we want to ensure that the minister has the ability to work and support industry in a timely manner on these international standards and obligations, while respecting that a permanent change would still, of course, always be subject to that GIC process and then, of course, the Standing Joint Committee on Scrutiny of Regulations would always have the opportunity as those international standards are formalized into the regulations in a permanent way.

**Senator Simons:** Thank you.

**Senator Arnold:** Thank you for being here and providing some clarity, though there are still a lot of questions. I think we have all read about the balance that needs to be achieved here, when you compare to places like China, which gets things done very quickly, and California, which has rapid transit that goes to nowhere. So we totally respect the thought that you have put into this process so far. I have one simple question: Is it all above ground or does it go above and below ground?

**Mr. Robitaille:** It is going to be primarily above ground. It's important to know that there cannot be any at-grade crossing for high-speed rail. That would mean that in various places, either the tracks need to go above the road or the road will need to go above and the rail under. There may be a few areas where tunnels are required. When we looked at the totality of the length of the project, it will be the minority. The detailed design is being done right now, as we mentioned, so the actual length of bridges and tunnels that will be required will be known in the coming years.

**Senator Arnold:** You mentioned housing and 63,000 new homes as a result of this. Now, trying not to be overly cumbersome with all the different kinds of engagements and collaborations that you need, I would hope that housing is part of the conversation from the very beginning. Because you mentioned — and thank you, that was very helpful to think about — it having to be straight, but also close to where communities are if we're going to really build these hubs up around it from a housing perspective. What is the time frame on these 63,000 homes?

**Mr. Robitaille:** That would be progressively as the project comes on line, right? The Prime Minister has stated the goal of launching construction in 2029 of a first segment between city pairs. With the construction itself, the work is being done but

elles exercent des activités à l'échelle nationale et internationale, elles doivent respecter deux ensembles de normes différentes.

Pour ce qui est de nos obligations en vertu de l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, nous sommes audités selon la manière dont nous avons intégré ces normes. Si nous ne respectons pas ces normes, notre industrie aérienne en subira les conséquences. Nous voulons donc certainement nous assurer que le ministre ait la capacité de travailler et de soutenir l'industrie en temps opportun en ce qui concerne ces normes et obligations internationales, tout en respectant le fait qu'une modification permanente serait toujours, bien sûr, soumise au processus du gouverneur en conseil et que, bien entendu, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation pourrait intervenir lorsque ces normes internationales seront intégrées officiellement dans la réglementation de façon permanente.

**La sénatrice Simons :** Merci.

**La sénatrice Arnold :** Merci d'être des nôtres et d'avoir apporté un peu de clarté, même s'il reste encore beaucoup de questions. Je pense que nous avons tous lu sur l'équilibre à atteindre ici, comparativement à des endroits comme la Chine, qui fait avancer les choses très rapidement, et à la Californie, qui a un réseau de transport à haute vitesse qui ne mène nulle part. Nous respectons donc totalement votre réflexion dans ce processus jusqu'à présent. J'ai une question simple : est-ce que tout sera au-dessus du sol ou est-ce qu'une partie sera élevée ou souterraine?

**M. Robitaille :** Ce sera principalement au sol. Il est important de savoir qu'il ne peut pas y avoir de passage à niveau pour le train à grande vitesse. Par conséquent, à différents endroits, le chemin devra passer au-dessus de la route ou la route devra passer par-dessus le chemin de fer. Il pourrait être nécessaire de construire des tunnels à quelques endroits. Quand nous examinerons la longueur totale du projet, la partie élevée ou souterraine sera minoritaire. Puisque la conception détaillée est en cours en ce moment, comme nous l'avons mentionné, la longueur réelle des ponts et des tunnels nécessaires sera connue dans les années à venir.

**La sénatrice Arnold :** Vous avez mentionné le logement et la construction de 63 000 nouveaux logements grâce à cette initiative. Maintenant, sans vouloir être trop lourd avec tous les types d'engagements et de collaborations nécessaires, j'espère que le logement fera partie de la conversation dès le départ. Parce que vous avez mentionné — et merci, c'était très utile pour la réflexion — que le chemin de fer doit être droit, mais aussi à proximité des collectivités si on veut vraiment construire des logements tout près. Quel est le délai pour la construction de ces 63 000 maisons?

**M. Robitaille :** Les travaux se feront progressivement, au fur et à mesure que le projet sera déployé. Le premier ministre a mentionné l'objectif de lancer en 2029 la construction d'un premier tronçon entre deux villes. On travaille en ce moment sur

will take at least five to seven years given the complexity. As the project comes online, then you would see the housing developments being built. That would be the general time frame. We're talking about a decade or so for this to happen.

When we look at the cities that are going to be connected, it is particularly exciting for cities like Peterborough and Trois-Rivières that will literally become suburbs of the big cities, moving to and from. That will unlock a lot of opportunities for more affordable housing for people who want to live there.

We see this particularly on the transit side. There are great examples across the world, whether in Japan or France, where housing was developed because of the network, but even in Canada, with major projects, like the REM, or Réseau express métropolitain, and extensions on the GO network in Toronto, near new stations, a lot of properties are being built. That is what we will see with the high-speed rail network.

**Senator Arnold:** You mentioned the consortium. As part of that, in the design phase, are the operators of it involved right now, or will they be very soon?

**Mr. Robitaille:** Thank you for the question. Yes. We designed the process to select a private partner to ensure that the company that will do the operation is involved immediately. This is why the Société national des chemins de fer, the French national railway company, is part of the consortium, as well as Keolis, which is another multinational company, based in France in this case. This is essential. To us, it was a key to success. The network needs to be built with consideration for how it will be operated. That's one of the lessons learned from projects that are more problematic around the world, where construction is separated from operation, and when you start operation, you find all the things that don't work. Specifically in Canada, we have one thing that is not unique but is a particularly important challenge as we build this network: winter. So the operating constraints have to be fully addressed before we start operations.

**Senator Arnold:** Thank you very much.

[*Translation*]

**Senator Aucoin:** I have two questions. I imagine that the corridor route will go through agricultural land in Ontario and Quebec. I understand that you are going to expropriate certain land, for which you will pay the farmers. For those people, however, the routes for going over and under the track will be complicated. Will the fact that they will have to cross the tracks on land that is being severed be taken into account? Second, will the price paid take into account the income earned from the

le plan de la construction, mais il faudra au moins cinq à sept ans compte tenu de la complexité. Au fur et à mesure que le projet sera déployé, on assistera à la construction de projets résidentiels. C'est le calendrier général. On parle d'environ une décennie avant que tout cela se matérialise.

Quand on regarde les villes qui seront reliées, c'est particulièrement excitant pour des villes comme Peterborough et Trois-Rivières, qui deviendront littéralement des banlieues de grandes villes, avec des déplacements à destination et en provenance des villes. Il y aura alors beaucoup de possibilités de logements plus abordables pour les personnes qui veulent vivre à ces endroits.

On le voit particulièrement du côté du transport en commun. Il y a d'excellents exemples partout dans le monde, que ce soit au Japon ou en France, où le logement a été développé grâce au réseau. On en voit même au Canada, avec de grands projets comme le REM, ou le Réseau express métropolitain, et des extensions du réseau GO à Toronto. Près de nouvelles stations, beaucoup de propriétés sont en construction. C'est ce que nous verrons avec le réseau ferroviaire à grande vitesse.

**La sénatrice Arnold :** Vous avez mentionné le consortium. Dans ce cadre, à la phase de la conception, collabore-t-on déjà avec les exploitants ou va-t-on le faire bientôt?

**M. Robitaille :** Merci pour la question. Oui. Nous avons conçu le processus pour sélectionner un partenaire privé afin de s'assurer que l'exploitant participe immédiatement au processus. C'est pourquoi la Société nationale des chemins de fer fait partie du consortium, tout comme Keolis, qui est une autre multinationale, située en France. C'est essentiel. Pour nous, c'était la clé du succès. Le réseau doit être construit en tenant compte de la façon dont il sera exploité. C'est l'une des leçons tirées des projets les plus problématiques dans le monde, où la construction a été séparée de l'exploitation. Quand on entamait les activités, on découvrait tous les éléments qui ne fonctionnaient pas. Plus précisément au Canada, nous avons une chose qui n'est pas unique, mais qui représente un défi particulièrement important dans la construction de ce réseau : l'hiver. Les contraintes opérationnelles doivent donc être entièrement prises en compte avant de commencer les activités.

**La sénatrice Arnold :** Merci beaucoup.

[*Français*]

**Le sénateur Aucoin :** J'ai deux questions. J'imagine que l'étendue du tracé du corridor passera sur plusieurs terrains agricoles en Ontario et au Québec. Je comprends que vous allez exproprier certains terrains, que vous allez payer les fermiers. Cependant, pour ces gens, les tracés pour passer sous et sur la voie seront compliqués. Est-ce qu'on tiendra compte du fait qu'il leur faudra traverser les voies sur des terrains qui seront coupés? Deuxièmement, est-ce qu'on tiendra compte, dans le prix payé,

operation that will be lost immediately and for the years to come?

**Mr. Robitaille:** Thank you for your question. When we talk about expropriation, the acquisition of land is not something that is taken lightly. We are aware of the impact on people and farmers, because there will definitely be an impact. Certain people are being asked to make a major sacrifice for the common good; that is what expropriation is. In this situation, it is essential that there be good compensation, including for lost profits. The expropriation scheme provides for this type of compensation, which may even impact agricultural activities on the land that may be altered.

There are multiple factors that the Crown corporation, Alto, and the partners will consider, including trying to avoid splitting farm land in two. That will take some effort. Ultimately, having the last 50 metres of the land has an impact, but it is a somewhat lesser impact than having land that is split in two.

So if that is the case, the question would be whether it was possible to buy the other part of the land on the other side, because, as I explained earlier, these there will not be level crossings; they will go over or under. It will be very complex and costly. There will be limits on the number of private crossings that can be built for an HSR project like that. The idea will be to avoid doing it as much as possible. There will be public roads; as is the case when there are highways, there will be a certain number of viaducts going over or tunnels going under.

However, for private crossings, one of the objectives will be to limit the number, but do it in a way that respects and understands the sacrifices being demanded of the people who will lose part of their land.

**Senator Aucoin:** My second question concerns VIA Rail. You said that VIA Rail trains were going to be improved or modernized, if I understood correctly. However, the rail line does not belong to VIA Rail.

In the Maritimes — I come from Nova Scotia — we are going to be even more deprived than before. If this train comes to pass, then, with the small population we have in the Atlantic provinces, are we going to be even more deprived, with fewer services than we have today?

**Mr. Robitaille:** I think it is important that we not see the projects as being in competition with each other. What we want is for there to be more people taking the train in the corridor and everywhere in the country.

In that case, yes, the high-speed rail, or HSR, project is currently concentrated between Toronto and Quebec City. The investments being proposed for renewing the fleet are also going to improve services in the other regions of the country.

des revenus tirés de l'exploitation qui seront perdus immédiatement et pour les années à venir?

**M. Robitaille :** Je vous remercie pour votre question. Quand on parle d'expropriation, l'acquisition de terrains n'est pas une chose qui est prise à la légère. On connaît l'impact sur les gens et les fermiers, parce qu'il y en aura assurément. C'est un sacrifice important qu'on demande à certaines personnes pour le bien commun; c'est cela, l'expropriation. Dans ce contexte, il est essentiel qu'il y ait une bonne compensation, notamment pour les profits perdus. Le régime d'expropriation prévoit ce type de compensation, qui peut même avoir des impacts sur les activités agricoles sur le terrain qui peuvent être modifiés.

Il y a de multiples facteurs que la société d'État, Alto et les partenaires vont considérer, notamment de tenter d'éviter de scinder des terres agricoles en deux. Ce sera un effort. À la limite, avoir les 50 derniers mètres de la terre a un impact, mais c'est un impact un peu moins grand qu'avoir une terre scindée en deux.

Donc, si c'est le cas, il faudra voir si c'est possible d'acheter l'autre partie du terrain de l'autre côté, parce que la construction de passages, comme je l'expliquais plus tôt, ne sera pas à niveau, mais par-dessus ou dessous. Ce sera très complexe et coûteux. Il y aura des limites au nombre de passages privés qui pourront être faits dans le cadre d'un projet de train à grande vitesse comme celui-là. L'idée sera d'éviter au maximum de faire cela. Il y aura des routes publiques; comme lorsqu'il y a des autoroutes, il y a un certain nombre de viaducs qui passeront au-dessus ou des tunnels qui passeront dessous.

Cependant, pour les passages privés, l'un des objectifs sera d'en limiter le nombre, mais de le faire d'une manière qui respecte et comprend les sacrifices que l'on impose aux gens qui perdront une partie de leur terrain.

**Le sénateur Aucoin :** Ma deuxième question concerne VIA Rail. Vous avez dit qu'on allait améliorer ou moderniser les trains de VIA Rail, si j'ai bien compris. Cependant, la voie ferrée n'appartient pas à VIA Rail.

Dans les Maritimes — je viens de la Nouvelle-Écosse —, on va se retrouver encore plus démunis qu'auparavant. Si ce train voit le jour, avec la population restreinte que l'on a en Atlantique, est-ce qu'on va se trouver encore plus démunis, avec moins de services que l'on a aujourd'hui?

**Mr. Robitaille :** Je crois qu'il est important de ne pas voir les projets en compétition l'un contre l'autre. Ce qu'on veut, c'est qu'il y ait plus de gens qui prennent le train dans le corridor et partout au pays.

Dans ce cas-là, oui, le projet de train à grande vitesse (TGV) se concentre actuellement entre Toronto et la ville de Québec. Les investissements qui sont proposés pour renouveler la flotte vont aussi améliorer les services dans les autres régions du pays.

While the operational limitations that are imposed by VIA Rail Canada sharing or using mainly Canadian National's tracks . . . They are not going to disappear, but the HSR project in itself will not be at the expense of service outside the corridor.

**Senator Aucoin:** Continuing in that vein, if there are fewer passengers for the Toronto-Quebec City route on the VIA Rail tracks, there may be less revenue. Are they going to improve their tracks, or their rails, in Atlantic or western Canada? That is what I am wondering about and we may all wonder about, I think.

**Mr. Robitaille:** Since the services operate at a deficit all across Canada, we have a situation where one part of the country is currently generating profits. My colleagues have given me information on my computer to answer part of Senator Quinn's question. It is expected that the network will make optional profits once it is in effect.

So once a part of the network starts making money, rail service across the country is in a better position. Regarding investments, VIA Rail pays for access to CN rails, and CN is responsible for updates and maintenance for the service.

The project will not change that situation itself and will not alter the need for CN to maintain its tracks in acceptable condition so the railway service can be provided.

**Senator Aucoin:** Thank you.

[English]

**Senator Mohamed:** I'm from Toronto, and I can't wait for this to happen. You mentioned five to seven years before we break ground. Did I understand that correctly?

**Mr. Robitaille:** The Prime Minister has announced that construction on the first segment will start in 2029. That would be for construction to start, so that's in four years.

**Senator Mohamed:** Right.

**Mr. Robitaille:** Five to seven years is just a very high-level ballpark estimate for the length of the construction, but the government will be able to come back with a more precise time frame for construction once the development is more advanced.

**Senator Mohamed:** I'm from Toronto, and we're dealing with the Ontario line, so this question comes with that in mind. With massive-scale projects, there is change in government and sometimes change in the level of support. I'm not sure what would keep you up at night on this, but if it were me, I would be kept up thinking that we're moving away from a Governor-in-Council system and putting more power in the hands of the Minister of Transport. If you think about four years from now,

C'est vrai que les limites opérationnelles qui sont imposées en partageant ou en utilisant surtout les voies du Canadian National par VIA Rail Canada... Ils ne vont pas disparaître, mais le projet de TGV en lui-même ne se fera pas au détriment du service à l'extérieur du corridor.

**Le sénateur Aucoin :** Pour continuer là-dessus, s'il y a moins de voyageurs pour le trajet Toronto-Québec sur les voies de VIA Rail, il y aura peut-être moins de revenus. Est-ce qu'ils vont améliorer leurs voies ou leurs rails en Atlantique ou dans l'Ouest canadien? C'est la question que je me pose et qu'on peut tous se poser, je crois.

**Mr. Robitaille :** Puisque les services sont déficitaires à travers le pays, on a une situation où il y a une partie du pays qui génère maintenant des profits. Mes collègues m'ont donné de l'information sur mon ordinateur pour répondre en partie à la question du sénateur Quinn. Il est prévu que le réseau fasse des profits optionnels dès sa mise en œuvre.

Donc, à partir du moment où on a une partie du réseau qui gagne de l'argent, le service ferroviaire à travers le pays est en meilleure position. Pour ce qui est des investissements, VIA Rail paie des frais d'accès aux rails du CN qui, eux, sont responsables des mises à jour et de la maintenance pour le service.

Le projet ne changera pas cette réalité comme telle, et il ne changera pas la nécessité pour le CN de maintenir ses voies dans une condition acceptable pour que le service ferroviaire soit offert.

**Le sénateur Aucoin :** Merci.

[Traduction]

**La sénatrice Mohamed :** Je viens de Toronto, et j'ai hâte que le projet se concrétise. Vous avez mentionné cinq à sept ans avant le début des travaux. Ai-je bien compris?

**Mr. Robitaille :** Le premier ministre a annoncé que la construction du premier tronçon commencera en 2029. Ce serait le début des travaux de construction. C'est donc dans quatre ans.

**La sénatrice Mohamed :** D'accord.

**Mr. Robitaille :** Cinq à sept ans est une estimation très générale de la durée des travaux de construction, mais le gouvernement pourra présenter un calendrier plus précis une fois que le développement sera plus avancé.

**La sénatrice Mohamed :** Je viens de Toronto et nous prenons la ligne de chemin de fer de l'Ontario. Ma question découle de ce fait. Avec des projets de grande envergure, il y a des changements de gouvernement et parfois un changement dans le niveau de soutien. Je ne sais pas ce qui, dans ce projet, vous empêcherait de dormir la nuit, mais si j'étais à votre place, je craindrais qu'on s'éloigne d'un système de gouverneur en conseil pour accorder un plus grand pouvoir au ministre des

we could have a different government. How do we minimize risk with a \$4-billion commitment, plans, uprooting people from where they live and a very big question around agriculture? The risk of this around a change of government gives me pause.

I'm not asking you to be political, but that must be part of the equation when you look at long-term national projects that cost this kind of money. I'm wondering if that's on the radar. How do you manage risk?

**Mr. Robitaille:** The demand for transportation in this corridor will only grow, so there is a very strong rationale and business case for the project. That's very important. That will not change.

The way the project is being advanced is to fully develop exactly where the tracks will be, the business case, the exact cost and the exact amount of land that will be required. Then there will be a final investment decision that will be made based on all of this information by the government of the day. It is a massive investment, so it is important that the government of the day makes that final decision once it has all of this information.

But again, the business case for this project is very strong, and, as we all know, Canada is the only G7 country that doesn't have a high-speed rail system.

**Senator Mohamed:** That makes my colleague's question about when you will break even that much more important. Most of the time, governments pull back because the economics don't work or they don't want to be seen to be spending a certain amount of money. I would encourage that we double down on getting the financial data relating to this. Thank you.

**Senator Dasko:** Senator Quinn and Senator Mohamed have just raised issues relating to jurisdiction that I want to explore a little bit in order to understand the implications.

In 1972, the federal government purchased over 18,000 acres of land in Pickering to build a Pickering airport. We don't have a Pickering airport. The final decision was actually made this year — if you can believe it — 50 years later.

Nevertheless, one of the many reasons why Pickering didn't go ahead was that the provincial government of the day refused to provide services to the future airport. They didn't want to build roads or provide services to this airport.

Transports. Dans quatre ans, on pourrait avoir un gouvernement différent. Comment réduire au minimum les risques lorsqu'on prévoit un engagement de 4 milliards de dollars, des plans, le déracinement de gens de leur lieu de vie et une très grande question touchant l'agriculture? Les risques associés à un changement de gouvernement me font réfléchir.

Je ne vous demande pas de prendre une position politique, mais cela doit faire partie de l'équation quand on examine des projets nationaux à long terme qui coûtent autant d'argent. Je me demande si c'est un enjeu auquel vous avez réfléchi. Comment gérez-vous les risques?

**M. Robitaille :** Comme la demande de transport dans ce corridor ne fera que croître, il y a une justification et une analyse de rentabilisation très solides pour le projet. C'est très important. Cela ne changera pas.

Le projet progresse de manière à déterminer l'emplacement exact des voies, l'analyse de rentabilisation, le coût exact et la superficie exacte des biens-fonds nécessaires. Ensuite, le gouvernement en place prendra une décision finale d'investissement en fonction de tous ces renseignements. Puisqu'il s'agit d'un investissement énorme, il est important que le gouvernement en place prenne cette décision finale une fois qu'il possédera tous les renseignements.

Mais encore une fois, l'analyse de rentabilisation pour ce projet est très solide et, comme nous le savons tous, le Canada est le seul pays du G7 à ne pas avoir de réseau ferroviaire à grande vitesse.

**La sénatrice Mohamed :** Cela rend la question de mon collègue quant au moment où le projet deviendra rentable d'autant plus importante. La plupart du temps, les gouvernements reculent parce qu'il n'y a pas de logique économique ou parce qu'ils ne veulent pas qu'on perçoive qu'ils dépensent une certaine somme d'argent. Je vous encourage à redoubler d'efforts pour obtenir les données financières ayant trait à ce projet. Merci.

**La sénatrice Dasko :** Le sénateur Quinn et la sénatrice Mohamed viennent de soulever des questions liées à la compétence et j'aimerais les approfondir un peu plus pour en comprendre les répercussions.

En 1972, le gouvernement fédéral a fait l'acquisition de plus de 18 000 acres de terrain à Pickering pour y construire un aéroport. On n'a pas d'aéroport à Pickering. La décision finale a en fait été prise cette année, croyez-le ou non, soit 50 ans plus tard.

Néanmoins, l'une des nombreuses raisons pour lesquelles le projet d'aéroport à Pickering ne s'est pas concrétisé est que le gouvernement provincial de l'époque a refusé de fournir des services au futur aéroport. Il ne voulait pas construire de routes ni fournir de services à cet aéroport.

Then this raises the question of federal jurisdiction. What powers does the federal jurisdiction give you in running this railway? Let's think about the future Province of Quebec. There could be a government that might say that this is a bad idea. Could we see a scenario like this down the road, in which the provinces raise strong objections and create barriers such that this project couldn't go ahead, just like in Pickering, for example?

**Mr. Robitaille:** Thanks for this very important question. This is something that we have learned, having studied major projects across the world. We have also studied major projects in Canada. Provincial and municipal support is essential. This train cannot go to nowhere. It needs to link with the local transit networks. It needs to link to the road systems. This is why both Transport Canada and the Crown corporation Alto have been extensively engaging with the provinces very regularly to ensure there is coordination with them. We are seeing strong collaboration and support in making this a success.

I cannot predict future changes in government and so on, but I can say that the collaboration and working relationship is as strong as we could hope with the provinces of Ontario and Quebec.

Declaring the project to be in the general interest of Canada doesn't really change that. This is more about us working together to build a system that works. Again, it needs to work for Canada; it needs to work for Ontario and Quebec; and it needs to work for Toronto, Ottawa and Peterborough. So, that's the only way we can reap the full benefit of the transportation, but also when we were talking about housing, for example, so there are a number of actions needed by the various partners. I hope it reassures you a bit about where we are — and about the fact that this is considered, in all aspects, a key to success for the project.

**Senator Dasko:** It reminds me of the incredible challenges involved if all these pieces have to come together. We were talking about the support of two provinces and several municipalities, and it seems like a very challenging assignment. Thank you.

**Senator Wilson:** From a project management point of view, I understand why you would be breaking this up into different segments and making each individual segment a designated project. As someone who has shepherded projects through the federal environment assessment process, the idea of having so many separate designated projects would absolutely keep me awake at night.

I have a few questions. I'm assuming that you'll start on one segment with its EIA process while also beginning on the second so you're not losing time.

Se pose donc la question de la compétence fédérale. Quels pouvoirs le gouvernement fédéral vous accorde-t-il pour gérer ce chemin de fer? Pensons à la future province du Québec. Il pourrait y avoir un gouvernement qui dirait que c'est une mauvaise idée. Pourrions-nous envisager un scénario comme celui-ci à l'avenir, où les provinces s'opposeraient fortement et créeraient des obstacles qui empêcheraient la mise en œuvre du projet, tout comme à Pickering, par exemple?

**M. Robitaille :** Merci pour cette question très importante. C'est quelque chose que nous avons appris après avoir étudié de grands projets dans le monde entier. Nous avons aussi étudié des projets d'envergure au Canada. Le soutien des provinces et des municipalités est essentiel. Ce train ne peut pas aller nulle part. Il doit être relié aux réseaux de transport en commun locaux. Il doit être relié aux réseaux routiers. C'est pourquoi Transports Canada et la société d'État Alto collaborent étroitement avec les provinces de manière très régulière afin de s'assurer qu'il y a une coordination avec elles. Nous constatons une forte collaboration et un soutien pour que le projet soit couronné de succès.

Je ne peux pas prévoir les futurs changements de gouvernement, mais je peux dire que la collaboration et la relation de travail sont aussi bonnes que ce que nous pouvions espérer avec les provinces de l'Ontario et du Québec.

Déclarer que le projet est dans l'intérêt général du Canada ne change pas vraiment cela. Il faut plutôt travailler ensemble pour bâtir un réseau qui fonctionne. Encore une fois, il doit fonctionner pour le Canada; il doit fonctionner pour l'Ontario et le Québec; et il doit fonctionner pour Toronto, Ottawa et Peterborough. C'est la seule façon de tirer pleinement profit du transport. Quand on parle de logement, par exemple, les différents partenaires doivent prendre plusieurs mesures. J'espère que cela vous rassure un peu sur notre situation et sur le fait que cela est considéré, à tous égards, comme la clé du succès du projet.

**La sénatrice Dasko :** Si tous ces éléments doivent s'unir, je pense aux défis incroyables qui s'y rattachent. Nous parlions du soutien de deux provinces et de plusieurs municipalités; cela me paraît un mandat très exigeant. Merci.

**Le sénateur Wilson :** Du point de vue de la gestion de projet, je comprends pourquoi vous divisez l'initiative en différents tronçons et que vous faites de chaque tronçon un projet désigné. Ayant piloté des projets dans le cadre du processus fédéral d'évaluation environnementale, l'idée d'avoir autant de projets désignés distincts m'empêcherait de dormir la nuit.

J'ai quelques questions. Je suppose que vous commencerez par un tronçon et son processus d'évaluation d'impact, tout en entamant le projet du deuxième tronçon pour ne pas perdre de temps.

More important — and this might not be a question that is easy for you to answer, but I'm sure it's something you have been talking about — while that this is not a project of national interest under Bill C-5, I'm assuming it's going to be a project that is referred to the Major Projects Office or will at least have focused attention from government. I have a comment and a concern. My comment is that my observation has been that a lot of the slowdowns in getting through the EIA process federally are due to lack of resources. Sometimes, it can be because you run into activists inside certain departments who have a particular thing they are trying to protect, then you get slow blocking.

My question is this: What is being done to counter that if we're not dealing with this as a Bill C-5 project? Second, if we're going to be diverting resources to make this happen, what is to say that other projects are not going to be losing out because this will become a focus? That could be true of any major project, but that's what I'm thinking about with so many things coming down the pipe and knowing how slowly things go through the IAC process. I'm curious.

**Mr. Robitaille:** Thanks.

The project has been named a national strategy that has large potential for Canada. As a result, the Major Projects Office is already supporting the project — we have started interacting with them — using the different powers and tools they have to assist with the regulatory process. The government has not made a decision at this point whether high-speed rail will be subject to Bill C-5 and be deemed a project of national interest. That's an assessment that is being done right now. We know that measures — for example, the high-speed rail network — is required for the project to be possible. That is the first thing.

I think you're correct in saying that the environmental impact assessment process is very important, but it's very resource intensive. That's something that is a key consideration for us as well as for other regulators. The Crown corporation Alto and Transport Canada have already been engaging with all the regulators for over a year to understand what the regulatory requirements will be and to be able to do a lot of the work upstream to be ready for those.

But I don't want to underestimate the importance of this process and getting this right.

**Senator Quinn:** I want to come back to the jurisdiction question again. Some of my colleagues have raised this question: Do you have the written consent of the provincial governments of Ontario and Quebec for the project? Have you negotiated or

Ce qui est encore plus important — et ce n'est peut-être pas une question facile à répondre pour vous, mais je suis certain que c'est quelque chose que vous avez déjà abordé —, même si ce n'est pas un projet d'intérêt national en vertu du projet de loi C-5, je suppose que ce sera un projet qui sera renvoyé au Bureau des grands projets ou qu'il fera à tout le moins l'objet d'une attention spéciale par le gouvernement. J'ai un commentaire et une inquiétude. Mon commentaire est que bon nombre de ralentissements dans le processus d'évaluation d'impact au niveau fédéral sont attribuables au manque de ressources. Parfois, c'est parce que, dans certains ministères, des militants essaient de protéger quelque chose, ce qui fait que l'on assiste lentement à un blocage.

Ma question est la suivante : que fait-on pour contrer cela si nous ne traitons pas l'initiative comme un projet qui s'inscrit dans le cadre du projet de loi C-5? Deuxièmement, si nous allons détourner des ressources pour que le projet se réalise, comment peut-on s'assurer que d'autres projets ne seront pas perdants en raison de la priorité accordée à ce projet? Cela pourrait être vrai pour n'importe quel grand projet, mais c'est ce à quoi je pense avec tout ce qui est à venir et en sachant à quel point les choses avancent lentement dans le processus d'évaluation d'impact. Je suis curieux.

**M. Robitaille :** Merci.

Le projet a été désigné comme une stratégie nationale qui recèle un grand potentiel pour le Canada. En conséquence, le Bureau des grands projets soutient déjà le projet — nous avons commencé à interagir avec ses représentants — en utilisant les différents pouvoirs et outils dont il dispose pour faciliter le processus réglementaire. Le gouvernement n'a pas encore pris de décision pour savoir si le train à grande vitesse sera soumis au projet de loi C-5 et considéré comme un projet d'intérêt national. L'évaluation est en cours. Nous savons que des mesures — par exemple, le réseau ferroviaire à grande vitesse — sont nécessaires pour que le projet soit possible. C'est la première chose.

Je pense que vous avez raison de dire que le processus d'évaluation des impacts environnementaux est très important, mais il demande beaucoup de ressources. C'est un aspect clé pour nous ainsi que pour d'autres organismes de réglementation. La société d'État Alto et Transports Canada collaborent déjà avec tous les organismes de réglementation depuis plus d'un an pour comprendre quelles seront les exigences réglementaires et pour pouvoir faire beaucoup de travail en amont afin d'être prêts à satisfaire à ces exigences.

Mais je ne veux pas minimiser l'importance de ce processus et de bien faire les choses.

**Le sénateur Quinn :** Je voudrais revenir à la question de la compétence. Certains de mes collègues ont soulevé cette question : avez-vous obtenu le consentement par écrit des gouvernements provinciaux de l'Ontario et du Québec pour le

consulted with the municipalities that are affected by this? Have you completed the consultative process with the Aboriginal communities that could be affected by this project?

I'm asking all these questions because they are essential in determining whether the project can be successful over the long run. I think that's what Senator Dasko was getting at. There are so many factors here. Have you done the fundamentals? Have you received written consent from the provinces, the communities and the Indigenous Peoples who are affected?

**Mr. Robitaille:** The process has already started with all of these stakeholders. As I mentioned, intense discussions with provinces have already started. Mayors, for example, of the different cities have been met with, as well as their teams, on numerous occasions, primarily by the Crown corporation Alto. Exchanges and discussions with the Indigenous communities that are impacted — there are over 40 — have already been happening for three years.

At the same time, they are not concluded for the reason that I think we have discussed, which is that the specific alignment of where the track will be has not been finalized at this point. It's not possible or reasonable to ask for a blank cheque from anybody. This will be ongoing. At this point, it is essential for Alto, the Crown corporation, to listen to the concerns, interests and ambitions of all of those communities and take these into account in the project so that once they have developed a design and we have the operating model, then we can present it and then obtain the full support.

But I can say that the response is enthusiastic. People want high-speed rail. Communities want to have the ability to travel faster and want to see the greenhouse gas, or GHG, benefits. Much like you as senators, there is the sense of common enthusiasm about doing the project, but there are also important questions being raised. That's about the same with the communities that are touched: They want this to happen, but they want it done right.

**Senator Quinn:** I agree. I think people in this country, particularly in Quebec and Ontario, would like to have more a rapid transit system between major cities such as Toronto and Quebec City. I'm not sure about the routing, because when I asked the financial analysis question, one would assume that they really can't perform a complete financial analysis until the route is pretty much known. You can't do consultations until it's pretty much known. Yet this project is on the list of projects that have not yet been submitted to the Major Projects Office, but it's a highlight of things that are coming.

projet? Avez-vous négocié avec les municipalités concernées ou les avez-vous consultées? Avez-vous achevé le processus de consultation auprès des communautés autochtones susceptibles d'être touchées par ce projet?

Je pose toutes ces questions parce qu'elles sont essentielles pour déterminer si le projet peut être couronné de succès à long terme. Je pense que c'est ce que la sénatrice Dasko voulait dire. Il y a tellement de facteurs à prendre en considération. Avez-vous effectué le travail de base? Avez-vous reçu un consentement par écrit des provinces, des collectivités et des peuples autochtones concernés?

**M. Robitaille :** Le processus est déjà entamé avec toutes ces parties prenantes. Comme je l'ai mentionné, des discussions intenses avec les provinces ont déjà commencé. De nombreuses rencontres se sont tenues, par exemple, avec les maires des différentes villes, ainsi qu'avec leurs équipes, principalement organisées par la société d'État Alto. Les échanges et discussions avec les communautés autochtones touchées — il y en a plus de 40 — se tiennent déjà depuis trois ans.

Toutefois, elles ne sont pas terminées pour la raison mentionnée, à savoir que le parcours précis de la voie n'a pas encore été finalisé. Il n'est ni possible ni raisonnable de demander un chèque en blanc à qui que ce soit. Les efforts vont se poursuivre. À cette étape-ci, il est essentiel qu'Alto, la société d'État, écoute les préoccupations, les intérêts et les aspirations de toutes ces collectivités et les prenne en compte afin que nous puissions présenter le projet et obtenir l'approbation de toutes les parties une fois que le plan et le modèle opérationnel auront été élaborés.

Mais je peux dire que la réponse est enthousiaste. Les gens veulent le train à grande vitesse. Les collectivités veulent disposer d'une possibilité de voyager plus rapidement et aimerait obtenir les bienfaits concernant les gaz à effet de serre, ou GES. Tout comme vous, les sénateurs, il y a un enthousiasme commun à l'idée de réaliser le projet, mais des questions importantes sont soulevées. C'est à peu près la même chose pour les collectivités touchées : elles veulent que le projet se concrétise, mais elles veulent que ce soit bien fait.

**Le sénateur Quinn :** Je suis d'accord. Je pense que les gens de ce pays, particulièrement au Québec et en Ontario, aimerait avoir un réseau de transport plus rapide entre de grandes villes comme Toronto et Québec. Je ne suis pas certain du parcours, car quand j'ai posé la question d'analyse financière, on pourrait supposer qu'il n'est pas vraiment possible de réaliser une analyse financière complète tant que le parcours n'est pas déterminé. On ne peut pas mener des consultations tant que le parcours n'est pas déterminé en grande partie. Toutefois, ce projet figure sur la liste des projets qui n'ont pas encore été soumis au Bureau des grands projets, mais c'est un des points forts à venir.

It seems there are steps being taken, such as saying, "We may expropriate land, if required." I think of Mirabel when I say that — "We may require this land."

So it sounds as if you're kind of ahead of the game without having the details to answer some fundamental questions around cost analysis and things like that. Therefore, why wouldn't you — at this stage, for example, without knowing the exact routing but with the theory that you have talked about, that people want it — seek the written consent of the legislatures of Quebec and Ontario so they can debate it and hopefully give you all-party consent? Why wouldn't you do something as simple as that to help expedite the project and the decisions as to where this thing is going?

I would say the same for cities and towns and for Indigenous folks.

**Mr. Robitaille:** I'll unpack your question in two parts.

First, I understand your concern around why some things are not defined yet. The development is a four-year process. Alto, the Crown corporation, listens. Then, there is a preferred alignment. Then we consult again. So it's going to be progressing. What we're doing now is setting the legislative framework that is essential for that work to happen.

Then, based upon that, you have a more detailed business case — a more precise ridership forecast and a new profitability forecast. That leads to the final investment decision by the government. This is a four-year process to get to the launch of construction.

**Senator Quinn:** I will ask you to pause because I've been involved in major projects, like a major shipbuilding projects and a port project, and the timeline, in my experience, never matches what we would hope for. You're hoping for fours years to get all that done. What is your backup plan? What's Plan B? The likelihood of you succeeding in all of the things you have outlined that you need to do in the four-year period — there is going to be slippage, so what is your backup plan? How do you deal with that? That must keep you awake.

**Mr. Robitaille:** Managing the schedule of major projects is an incredible challenge. We are proud that since the procurement was launched, we have been following the schedule that was set out. We're actually under budget and within schedule, so that's something that we are very proud of with this project, but you are right that any experienced project manager in the face of such a major project will and should lose sleep about the

Il semble que des mesures sont prises. On dit, par exemple : « On pourrait exproprier des terres, au besoin. » Je pense à Mirabel quand je dis ça : « On pourrait avoir besoin de ces terres. »

On dirait que vous êtes un peu en avance et que vous ne détenez pas les renseignements détaillés qui permettraient de répondre à certaines questions fondamentales sur l'analyse des coûts et ce genre de choses. Alors, pourquoi ne pas — à cette étape-ci, par exemple, sans connaître le parcours exact, mais avec la théorie dont vous avez parlé, c'est-à-dire que les gens veulent le train — demander le consentement par écrit des assemblées législatives du Québec et de l'Ontario pour qu'elles puissent en débattre et, espérons-le, vous donner le consentement de tous les partis? Pourquoi ne pas faire quelque chose d'aussi simple pour accélérer l'exécution du projet et les décisions relatives à sa direction?

Je dirais la même chose pour les villes et villages ainsi que pour les peuples autochtones.

**M. Robitaille :** Je vais répondre à votre question en deux temps.

D'abord, je comprends votre inquiétude concernant le fait que certains éléments ne sont pas encore définis. Le développement est un processus de quatre ans. Alto, la société d'État, est à l'écoute. Ensuite, il y a un alignement à privilégier. On consultera à nouveau par la suite. Les travaux vont donc progresser. Ce que nous faisons maintenant, c'est établir le cadre législatif essentiel à ce travail.

Ensuite, à la lumière de tout cela, on a une analyse de rentabilisation plus détaillée, soit une prévision plus précise de l'achalandage et une nouvelle prévision de rentabilité. Cette analyse éclairera la décision finale d'investissement du gouvernement. C'est un processus de quatre ans pour lancer les travaux de construction.

**Le sénateur Quinn :** Je vous demande de faire une pause. J'ai participé à de grands projets, comme un projet de construction navale très important et un projet de port, et selon mon expérience, le calendrier ne correspond jamais à ce que nous espérons. Vous espérez tout accomplir en quatre ans. Quel est votre plan de rechange? Quel est le plan B? La probabilité que vous réussissiez sur tous les plans dont vous avez parlé et que tout soit réalisé en quatre ans risque de se solder par un retard. Quel sera alors le plan de rechange? Comment allez-vous gérer cela? Ces éléments vous empêchent sûrement de dormir.

**Mr. Robitaille :** Gérer l'horaire des grands projets est un défi incroyable. Nous sommes fiers de pouvoir dire que, depuis le début de l'approvisionnement, nous avons suivi le calendrier établi. Nous sommes en fait en deçà du budget et nous respectons l'échéancier. C'est quelque chose dont nous sommes très fiers avec ce projet. Cependant, vous avez raison de dire que tout gestionnaire de projet expérimenté face à un projet aussi

schedule. That's an essential condition to actually meeting the schedule. If you don't lose sleep, you're not going to deliver.

Please do not take our answers today to mean that we're understating the significant challenge that this project represents.

**Senator Quinn:** We're putting together a parliamentary oversight committee. It's going to be 11 elected folks and 5 senators. Collectively, they will provide oversight and review how the Governor-in-Council, or GIC, and the government have carried out their functions under the act. Among those criteria is the likelihood of success. My observation, at this point, is that the most concrete thing that is done that you have some control over, when this division is dealt with and the Budget Implementation Act is passed, is the invocation of the declaratory power. That gives you certainty and seems to be the most concrete thing that you have.

You're very early in the process, and there is one concrete thing that is done. I understand the necessity for that. But I'm worried about all the other things that the committee will have to review. How are we going to evaluate where you are every 180 days as well as how successful this project could be, which is another criterion?

**Mr. Robitaille:** There is a robust framework. Now that we have the Crown corporation advancing the project, the Minister of Transport is responsible for overseeing and keeping track of the project on behalf of taxpayers, so our role is exactly what you described: making sure that it gets done.

We need to provide assurance to the minister and to the oversight committee.

*[Translation]*

**Senator Miville-Dechêne:** There is less transparency in this bill than there is in most projects. One example is the fact that there will be no public hearings in expropriation cases when an objection to an expropriation is received. There will be a written response, but nothing in any of that ensures transparency. Transparency is one of the strengths of our democracy. Obviously, transparency is time-consuming. In this case, did you feel it would take too long to hold public hearings?

**Mr. Robitaille:** In fact, without going back over all the points, given the geometry of a high-speed rail line, the act is more honest with the public about the process. They will be able to make objections and they may be given answers in order to determine whether or not it is possible to adjust the alignment.

important va et devrait moins bien dormir en raison de l'échéancier. C'est une condition essentielle pour vraiment respecter le calendrier. Si on ne perd pas de sommeil, on ne pourra pas livrer la marchandise.

N'allez pas croire que nos réponses aujourd'hui signifient que nous sous-estimons le défi de taille que représente ce projet.

**Le sénateur Quinn :** Nous allons créer un comité de surveillance parlementaire qui sera formé de 11 personnes élues et de 5 sénateurs et sénatrices. Collectivement, ces personnes assureront une surveillance et examineront la manière dont le gouverneur en conseil et le gouvernement ont exercé leurs fonctions en vertu de la loi. La probabilité de succès fera partie des critères. Mon observation, à cette étape-ci, est que la chose la plus concrète sur laquelle on exerce un certain contrôle, lorsqu'il faudra gérer cette section et une fois que la Loi d'exécution du budget sera adoptée, c'est l'invocation du pouvoir déclaratoire. Il vous donne une certitude et me paraît la chose la plus concrète que vous ayez.

Le processus vient à peine de commencer, et il y a une chose concrète qui est faite. J'en comprends la nécessité. Mais je m'inquiète de tous les autres éléments qui devront faire l'objet d'un examen par le comité. Comment allons-nous évaluer votre situation tous les 180 jours ainsi que le succès de ce projet, qui est un autre critère?

**M. Robitaille :** Il y a un cadre solide. Maintenant qu'une société d'État fait avancer le projet, le ministre des Transports est responsable de superviser et de suivre le projet au nom des contribuables. Notre rôle est donc exactement celui que vous avez décrit : nous assurer que le projet est réalisé.

Nous devons fournir une assurance au ministre et au comité de surveillance.

*[Français]*

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Il y a moins de transparence dans ce projet de loi qu'il y en a dans la majorité des projets. Je prends pour exemple le fait que, dans les expropriations, il n'y aura pas d'audience publique lorsqu'une opposition à une expropriation a été reçue. Il y aura une réponse par écrit, mais rien de tout cela n'assure la transparence. Une des forces de notre démocratie, c'est cela. Évidemment, la transparence prend du temps. Dans ce cas-ci, jugez-vous que c'était trop long de tenir des audiences publiques?

**Mr. Robitaille :** En fait, sans revenir sur tous les points, étant donné la géométrie d'une voie à grande vitesse, la loi est plus honnête avec les citoyens par rapport au processus. Ils pourront soulever leurs objections et des réponses pourront leur être données pour déterminer si c'est possible ou non de faire un ajustement sur l'alignement.

I think the hearing process, with an investigator who goes on site, goes back again, looks at the plan and says that if the high-speed rail line is moved, a house 20 kilometres farther away has to be torn down, which could have been avoided . . . This is what kind of does not reflect the real nature of the challenge involved in constructing a straight track for a high-speed train.

This is not something we take lightly, but at some point, if we have hundreds of investigators going on site to determine the same thing — that the track can't be moved because of the secondary impact it will have on properties farther away or on environmentally sensitive areas — or determine that the costs will explode given that it will require a 500-metre tunnel . . . That is the kind of situation we have.

**Senator Miville-Dechêne:** I want to come back to Senator Wilson's question about the impact assessment. There are things I wonder about too. It is going to take a lot of commissioners. If you want to do segment-by-segment assessments, and obviously the segments might overlap, it will be a long and complex operation that will require a lot of people working on it, because it will require commissioners and there will be public hearings, as I understand it.

Should we start thinking right now about what you said, that it may well be that Bill C-5 will be applied to this bill down the road to speed things up, and so at that point the scope or length of time for doing impact assessments, or how thorough they will be, might be reduced, since any law can be suspended?

**Mr. Robitaille:** I am going to talk about a few points in this regard.

First, there will be no overlap between segments. The idea is that the entire network will ultimately be subject to impact assessments, but nothing will be looked at twice.

If we look at the local situation, if things had been considered in one or more assessments, there will not be much duplication in the process. That is what we anticipate.

That being said, regarding the efforts that the agency will have to put into the impact assessments, I think you have invited them to testify next week, so I am going to suggest that you ask them the question. They will be able to answer much better than I can. I don't want to speculate on their behalf.

What I can tell you today is that we have been holding discussions with them for several years in anticipation of the project and the changes that have been proposed, for example, have been made in consultation with them.

Je crois que le processus d'audience, avec un enquêteur qui va sur les lieux, y retourne, regarde le plan et dit que si on déplace la voie à grande vitesse, il faut détruire une maison 20 kilomètres plus loin, ce qui aurait pu être évité... C'est un peu cet élément qui ne reflète pas la réalité du défi relatif à la construction d'une voie droite pour un train à grande vitesse.

Ce n'est pas une chose qu'on prend à la légère, mais à un moment donné, si on a des centaines d'enquêteurs qui vont sur les lieux pour constater la même chose, soit qu'on ne peut pas bouger la voie à cause des impacts secondaires que cela aura sur les propriétés situées plus loin ou sur des milieux environnementaux sensibles, ou qui constatent que les coûts vont exploser étant donné que cela prendra un tunnel de 500 mètres... C'est un peu la réalité qu'on a.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je veux revenir sur la question du sénateur Wilson sur l'évaluation d'impact. Je me pose des questions aussi. Cela prendra beaucoup de commissaires. Si vous voulez faire des évaluations par segment — et manifestement les segments pourraient se chevaucher les uns et les autres —, ce sera une opération longue et complexe qui exigera beaucoup de main-d'œuvre, parce que cela prendra des commissaires et que ce seront des audiences publiques, selon ce que je comprends.

Est-ce qu'on devrait réfléchir d'ores et déjà au fait que vous avez dit que c'était bien possible qu'on applique le projet de loi C-5 à ce projet en cours de route pour accélérer les choses et donc, à ce moment-là, on pourrait diminuer l'importance ou la durée des évaluations d'impact ou la profondeur de celles-ci, puisqu'on peut suspendre toute loi?

**M. Robitaille :** Je vais parler de certains éléments à ce sujet.

Premièrement, il n'y aura aucun chevauchement entre les segments. L'idée est que, ultimement, tout le réseau sera sujet à des études d'impact, mais on ne regardera pas la même chose deux fois.

Si on regarde la réalité locale, si les choses avaient été considérées dans une seule étude ou dans plusieurs études, il n'y aura pas beaucoup de dédoublement dans le processus. C'est ce que l'on prévoit.

Cela dit, au sujet des efforts qui seront nécessaires par l'agence sur les études d'impact, je crois que vous les avez invités à venir témoigner la semaine prochaine, alors je vais vous inviter à leur poser la question. Ils vont pouvoir y répondre beaucoup mieux que moi. Je ne veux pas spéculer en leur nom.

Ce que je peux dire aujourd'hui, c'est que cela fait plusieurs années qu'on échange avec eux en anticipation du projet et que les changements qui sont proposés, par exemple, ont été faits en consultation avec eux.

**Senator Miville-Dechêne:** Did I understand correctly, that the government could decide that Bill C-5 applies to this bill at any point?

**Mr. Robitaille:** That's right. No decision has yet been made about applying Bill C-5. The Major Projects Office is already supporting the process.

One way or another, the requirements in the impact assessment will have to be met. They are important. Regardless of the decision made, the work itself will have to be done. This must be kept in mind.

[English]

**Senator Simons:** Mr. Robitaille, as you can tell, we're very excited about trains. Even though I live in Edmonton and I'm still fantasizing about a high-speed train from Edmonton to Calgary, I also care about this train.

But my question is for Ms. Vanstone because somebody also has to be passionate about scrutiny of regulations. I have been thinking about your answers to me in the last round about how we need to be nimble and able to act quickly, but as I understand it, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations does its work afterward. I do not see how cutting them out of the process speeds anything up. Did I miss something in your explanation?

**Ms. Vanstone:** I think you're referring to the question about the Statutory Instruments Act. Again, the non-application in this case is fairly consistent with how interim orders are approached in various statutes. Obviously, there are robust requirements proposed in the authorities in terms of ensuring that the minister is acting in the public interest and is consulting with impacted entities. Actually, it requires the minister to consult with anyone they would deem appropriate.

We certainly fully respect the role of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations and the important feedback and oversight that they bring to the regulatory process. Certainly, speaking to the previous question, this is really intended to be a short-term order, an interim order, in order to have Canada move forward with its international obligations and then be able to enshrine that in regulations. Essentially, the impetus for this, of course, is to be able to act in a timely manner and to be able to avoid a prolonged delay for Canada in meeting its international obligations or be in line — yes.

**Senator Simons:** I am concerned about the fact that these can be rolled over, and it can be 3, 6, 9, 12 — I won't keep counting by threes, but that we can go on without having the typical scrutiny.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Est-ce que j'ai bien compris que le gouvernement pourrait décider que le projet de loi C-5 s'applique à ce projet de loi à n'importe quel moment?

**M. Robitaille :** C'est cela. Aucune décision n'a encore été prise sur l'application du projet de loi C-5. Le Bureau des grands projets soutient déjà le processus.

D'une manière ou d'une autre, les exigences de l'étude d'impact devront être respectées. Elles sont importantes. Peu importe la décision qui sera prise, le travail lui-même devra être fait. On ne peut pas négliger cela.

[Traduction]

**La sénatrice Simons :** Monsieur Robitaille, comme vous pouvez le constater, nous sommes très enthousiastes à propos des trains. Même si je vis à Edmonton et que je rêve encore d'un train à grande vitesse d'Edmonton à Calgary, ce train me tient aussi à cœur.

Mais ma question s'adresse à Mme Vanstone, car il faut aussi se passionner pour l'examen de la réglementation. J'ai réfléchi à vos réponses à mes questions lors de la dernière série de questions, qui portaient sur la nécessité d'être agiles et d'être en mesure d'agir rapidement. Selon ce que je comprends, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation fera son travail par la suite. Je ne vois pas comment son élimination du processus pourra accélérer quoi que ce soit. Est-ce que quelque chose m'a échappé dans votre explication?

**Mme Vanstone :** Je pense que vous faites référence à la question concernant la Loi sur les textes réglementaires. Encore une fois, l'omission d'appliquer la loi dans ce dossier est assez cohérente avec la manière dont les arrêtés d'urgence sont abordés dans diverses lois. Évidemment, les pouvoirs sont assortis d'exigences strictes pour s'assurer que le ministre agit dans l'intérêt public et consulte les entités concernées. En fait, le ministre est tenu de consulter toute personne qu'il juge appropriée.

Nous respectons pleinement le rôle du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation ainsi que sa surveillance et ses commentaires importants liés au processus réglementaire. Pour répondre à la question précédente, il s'agit en réalité d'un arrêté à court terme, d'un arrêté d'urgence, afin que le Canada puisse respecter ses obligations internationales et les intégrer à la réglementation. Essentiellement, on veut ainsi pouvoir agir en temps opportun et éviter que le Canada accuse beaucoup de retard dans le respect de ses obligations internationales. C'est certes le cas.

**La sénatrice Simons :** Je m'inquiète du fait que ces mesures puissent être déployées, par exemple les mesures 3, 6, 9, 12 — je ne vais pas continuer à compter par trois — et que nous puissions continuer sans l'examen habituel.

The other question I have is about transparency and accessibility. As I read this, the government is required to make interim orders accessible unless the minister is of the opinion that it would be “. . . inappropriate due to exceptional circumstances, such as if making the interim order accessible compromises public safety.” I find that perplexing. In what circumstance would we be regulating in secret?

**Ms. Vanstone:** In fact, in the areas where we regulate the security of the transportation system, we have regulatory measures that are not published because they could compromise the integrity of that measure. We don't want nefarious actors to know the ins and outs of some of the ways that we regulate security. It actually protects the integrity of those security measures. So that is really that portion of the proposed authorities. It is very much in direct relation to the security framework and the need to have some of those measures — again, it is quite exceptional, but some of those measures to be on a need-to-know basis for those regulated entities to know what they need to do to comply but to not have information available to actors who would try to undermine that.

**Senator Simons:** If I have time, I have a quick question for Mr. Robitaille. This speaks to something that Senator Cormier and Senator Quinn talked about earlier. Obviously, to have high-speed rail, you need fewer stops because otherwise you keep slowing down. But there are all kinds of communities currently served by VIA — like Kingston and Cornwall — that will be left out of the very fabulous new fast train. Will there be any kind of budgetary set-aside encompassed in this to shuttle people from where the VIA line goes? I assume the VIA line will still need to run to provide service to those communities because otherwise communities will lose their rail service entirely. So how will the new line integrate with the existing VIA service in that general corridor?

**Mr. Robitaille:** The government's requirement for the project is for the existing communities — say, Kingston or Drummondville — to continue to be served by rail service. In the case of Drummondville, for example, the new track will go north of the St. Lawrence River, so it will not be served by the high-speed rail, but it will be served by a service that is similar to the current one.

The request that the government has made to the Crown corporation Alto and the private partner is to find ways to improve the service. When we say this, it is useful — I don't know if senators have had the opportunity to take the train starting from an intermediary city, so not from Toronto or from —

L'autre question que j'ai concerne la transparence et l'accessibilité. Selon ma compréhension, le gouvernement est tenu de rendre accessible un arrêté d'urgence à moins que le ministre ne soit d'avis que « [...] sa publication est inappropriée en raison de circonstances exceptionnelles, notamment si elle compromet la sécurité publique ». Je trouve ça déconcertant. Dans quelles circonstances est-ce que nous réglementerions en secret?

**Mme Vanstone :** En fait, dans les domaines où nous réglementons la sécurité du réseau de transport, nous avons des mesures réglementaires qui ne sont pas publiées parce qu'elles pourraient compromettre l'intégrité de cette mesure. Nous ne voulons pas que des acteurs malveillants connaissent tous les tenants et aboutissants de certaines façons dont nous réglementons la sécurité. Nous protégeons en fait l'intégrité de ces mesures de sécurité. Donc, il s'agit de cette partie des pouvoirs proposés. C'est très directement lié au cadre de sécurité et à la nécessité de se douter de certaines mesures. Encore une fois, c'est assez exceptionnel, mais certaines de ces mesures doivent être communiquées uniquement aux personnes qui ont besoin de les connaître pour que ces entités réglementées sachent ce qu'elles doivent faire pour se conformer à la réglementation, sans qu'on mette les renseignements à la disposition des personnes malveillantes.

**La sénatrice Simons :** Si j'ai le temps, j'aimerais poser une question rapide à M. Robitaille. Elle aborde un enjeu dont le sénateur Cormier et le sénateur Quinn ont parlé plus tôt. Évidemment, pour avoir un train à grande vitesse, il faut moins d'arrêts, sinon on ralentit sans cesse le service. Cependant, il y a toutes sortes de collectivités actuellement desservies par VIA Rail, par exemple Kingston et Cornwall, qui seront exclues du formidable nouveau train à grande vitesse. Y aura-t-il un budget prévu pour transporter les gens aux endroits desservis par la ligne de VIA Rail? Je suppose que la ligne de VIA Rail devra tout de même être en fonction afin d'offrir un service à ces collectivités, à défaut de quoi celles-ci perdraient complètement leur service ferroviaire. Alors, comment la nouvelle ligne sera-t-elle intégrée au service existant de VIA Rail dans ce corridor général?

**M. Robitaille :** Dans le cadre du projet, le gouvernement exige que les collectivités actuellement desservies par le service ferroviaire — disons, Kingston ou Drummondville — continuent de l'être. Dans le cas de Drummondville, par exemple, la nouvelle voie ira au nord du fleuve Saint-Laurent. Drummondville ne sera donc pas desservie par le train à grande vitesse, mais par un service similaire à celui actuel.

Le gouvernement a demandé à la société d'État Alto et à son partenaire privé de trouver des moyens d'améliorer le service. Quand on dit cela, c'est utile. Je ne sais pas si les sénateurs ont eu l'occasion de prendre le train en partance d'une ville intermédiaire, et non de Toronto ou de...

**Senator Simons:** I got skunked by Air Canada and had to take the train once from Toronto to Ottawa, and I stopped at Kingston for a couple of delightful hours in the Kingston waiting area.

**Mr. Robitaille:** Okay. The challenge we have right now is that for great reason, VIA is optimizing the service between one big city and another. For example, if you take Montreal and Toronto, the goal is to have a schedule that is great for somebody who is starting from Montreal and going to Toronto or the other way around. And if you're in between — I looked at the schedule, and sometimes you could not get a train between, say, Cornwall and Toronto or between Montreal — you would not be able to get to your ultimate destination before 12 p.m. or 1 p.m. So if you are going to a meeting or you want to spend the whole day somewhere, the schedule is really bad. So the opportunity of moving all the intercity travellers between the major cities is that you will be able to adjust the schedule so that it suits the needs of someone leaving from Drummondville, from Kingston, from Cornwall and so on and notionally having a service that is more relevant to them.

As well, some limitations of running through the CN tracks will remain. But if the starting point of the train is, say, Drummondville, then it leaves on time, so the on-time performance can improve because of that optimized schedule. So there are opportunities. But this is a request and a requirement that was placed upon the Crown corporation and Cadence to present the best proposal for service for the cities currently served by VIA. It is an important element of the project for the government.

**Senator Simons:** As someone who lives in Edmonton, where the train leaves at midnight and gets you to Jasper at 5 a.m., I'm all in favour of train schedules that leave when humans do.

**Mr. Robitaille:** I've taken that train. I know.

**The Chair:** I would ask that everyone keep their questions limited, please.

[*Translation*]

**Senator Cormier:** I have more of a comment to make, since Senator Simons asked the fundamental question, which is the relationship between Alto . . . Between this high-speed train project and VIA Rail.

In 2026, the train will have been leaving the Dalhousie station in Montreal and going to Vancouver, which was called Granville at that time, for 140 years. So this vision of the train providing national unification of Canada existed back then. I imagine that the present project, and this may be a question better put to the Prime Minister than to you, is a project that would strengthen the ties that unite Canadians from sea to sea.

**La sénatrice Simons :** Air Canada m'a laissé tomber et j'ai dû prendre le train une fois de Toronto à Ottawa. Nous avons fait un arrêt à Kingston, où j'ai passé quelques heures agréables dans la salle d'attente.

**M. Robitaille :** D'accord. Le défi que nous avons en ce moment, c'est que, avec raison, VIA Rail optimise le service entre une grande ville et une autre. Par exemple, prenons Montréal et Toronto. L'objectif est d'avoir un horaire idéal pour une personne qui part de Montréal à destination de Toronto ou l'inverse. Si on est entre les deux villes — j'ai consulté l'horaire, et parfois on ne peut pas prendre de train entre, disons, Cornwall et Toronto ou entre Montréal —, on ne peut pas arriver à destination avant midi ou 13 heures. Donc, si on va à une réunion ou que l'on veut passer toute la journée à un endroit, l'horaire est vraiment mauvais. La possibilité de déplacer tous les voyageurs interurbains entre les grandes villes permettrait de modifier l'horaire pour qu'il corresponde aux besoins d'une personne qui part de Drummondville, de Kingston, de Cornwall, etc., tout en ayant théoriquement un service mieux adapté pour elle.

De plus, certaines limites pour circuler sur les voies du CN subsisteront. Mais si le point de départ du train est, disons, Drummondville, il partirait à l'heure et il pourrait arriver plus souvent à l'heure grâce à cet horaire optimisé. Il y a des possibilités. Mais on a demandé à la société d'État et à Cadence de présenter la meilleure proposition de service pour les villes actuellement desservies par VIA Rail. C'est un élément important du projet pour le gouvernement.

**La sénatrice Simons :** En tant que personne qui vit à Edmonton, où le train part à minuit et vous dépose à Jasper à 5 heures du matin, je suis tout à fait en faveur des horaires de train qui partent en même temps que leurs passagers.

**M. Robitaille :** J'ai déjà pris ce train. Je sais.

**Le président :** Je demanderais à tout le monde de limiter les questions, s'il vous plaît.

[*Français*]

**Le sénateur Cormier :** J'aurais plutôt un commentaire à faire, puisque la sénatrice Simons a posé la question fondamentale, qui est le lien entre Alto... Entre ce projet de train à grande vitesse et VIA Rail.

En 2026, cela fera 140 ans que le premier train aura quitté la gare de Dalhousie, à Montréal, pour se rendre à Vancouver, qui s'appelait Granville à l'époque. Il y avait donc alors cette vision nationale d'unification du pays par le train. J'imagine que le projet actuel — et c'est peut-être une question qui s'adresserait davantage au premier ministre qu'à vous — est un projet qui viendrait renforcer le lien qui unit les Canadiens d'un océan à l'autre.

So my question was about the relationship between VIA Rail . . . I think you answered it in part, but if you have something to add, for example about the need to genuinely ensure that VIA Rail service is not just maintained, but improved, and taken into consideration, but in the course of preparing this bill . . . In other words, how can we be sure, and tell people in Bathurst or Edmonton, that this service will continue to improve and will be maintained?

**Mr. Robitaille:** In terms of the corridor, as I said, the proposal as a whole will deal with the existing services and the new services. Outside the corridor, it is VIA Rail's responsibility and that will continue to be the case. However, there are still major investments. Replacing the fleet outside the corridor is important and is necessary for preserving and improving the service. That is kind of what I can tell you.

**Senator Cormier:** VIA Rail is the one that will be responsible for national unity, from what I understand.

**Mr. Robitaille:** Yes.

**Senator Cormier:** Thank you.

[English]

**Senator Quinn:** To clarify, when this BIA becomes law, you will have had the declaratory power put in place, which in effect takes jurisdictions from the provinces —

(The committee suspended.)

(The committee adjourned.)

Donc, ma question concernait la relation entre VIA Rail... Je crois que vous y avez répondu en partie, mais si vous avez quelque chose à ajouter, par exemple sur la nécessité de s'assurer effectivement que le service de VIA Rail soit non seulement maintenu, mais amélioré, et pris en considération, mais dans le cours de l'élaboration de ce projet-ci... En d'autres mots, comment peut-on avoir la certitude et dire aux citoyens situés à Bathurst ou à Edmonton que ce service continuera de s'améliorer et sera maintenu?

**M. Robitaille :** Dans le cadre du corridor, comme je vous le mentionnais, la proposition portera dans son ensemble sur les services existants et les nouveaux services. À l'extérieur du corridor, c'est la responsabilité de VIA Rail et cela le restera. Cependant, il y a quand même des investissements importants. Remplacer la flotte à l'extérieur du corridor est important et nécessaire pour préserver et améliorer le service. C'est un peu ce que je peux vous répondre.

**Le sénateur Cormier :** Ce sera VIA Rail qui sera responsable de l'unité du pays, selon ce que je comprends.

**M. Robitaille :** Oui.

**Le sénateur Cormier :** Merci beaucoup.

[Traduction]

**Le sénateur Quinn :** À titre d'éclaircissement, lorsque cette analyse des répercussions des activités deviendra une loi, le pouvoir déclaratoire aura été mis en place, ce qui, en fait, retire la compétence aux provinces...

(La séance est suspendue.)

(La séance est levée.)

---