

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 4, 2021

The Standing Senate Committee on National Finance met by videoconference this day at 9:30 a.m. [ET] to study the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2022.

Senator Percy Mockler (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, before we begin, I would like to remind senators and witnesses to please keep your microphones muted at all times unless recognized by name by the chair. Should any technical challenges arise, particularly in relation to interpretation, please signal this to the chair or the clerk and we will work to resolve the issue. If you experience other technical challenges, please contact the ISD service desk at the technical assistance number provided.

[*Translation*]

The use of online platforms does not guarantee privacy of speech or freedom from eavesdropping. Thus, when conducting committee meetings, all participants should be aware of these limitations and limit the potential disclosure of sensitive, private, and privileged Senate information.

[*English*]

Participants should know to do so in a private area and to be mindful of their surroundings. Honourable senators, we will now begin with the official portion of our meeting.

My name is Percy Mockler, senator from New Brunswick and chair of the committee. I would like to introduce the members of the committee who are participating in this meeting: Senator Boehm, Senator Dagenais, Senator Deacon (Ontario), Senator Duncan, Senator Forest, Senator Galvez, Senator Klyne, Senator Loffreda, Senator Marshall, Senator Richards and Senator Smith. We welcome Senator Pate, who is also participating in our meeting.

I wish to welcome all of you and viewers across the country who may be watching on sencanada.ca.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 mai 2021

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 30 (HE), par vidéoconférence, pour étudier le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022.

Le sénateur Percy Mockler (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs et sénatrices, avant de commencer, je voudrais rappeler aux sénateurs et aux témoins de laisser leur microphone désactivé en tout temps à moins que la présidence ne vous accorde la parole. Si des problèmes techniques surviennent, particulièrement au chapitre de l'interprétation, veuillez en aviser la présidence ou la greffière afin de les résoudre. Si vous éprouvez d'autres difficultés techniques, veuillez communiquer avec le centre de service de la Direction des services d'information au numéro d'aide technique fourni.

[*Français*]

L'utilisation de plateformes en ligne ne garantit pas la confidentialité des discours ou l'absence d'écoute. Ainsi, lors de la conduite des réunions de comités, tous les participants doivent être conscients de ces limitations et limiter la divulgation éventuelle d'informations sensibles, privées et privilégiées du Sénat.

[*Traduction*]

Sachez en outre qu'il faut le faire dans un lieu privé et porter attention à ce qui nous entoure. Honorables sénateurs et sénatrices, nous commencerons maintenant la partie officielle de la séance.

Je m'appelle Percy Mockler, sénateur du Nouveau-Brunswick et président du comité. Je voudrais présenter les membres du comité qui participent à la séance : le sénateur Boehm, le sénateur Dagenais, le sénateur Deacon (Ontario), la sénatrice Duncan, le sénateur Forest, la sénatrice Galvez, le sénateur Klyne, le sénateur Loffreda, la sénatrice Marshall, le sénateur Richards et le sénateur Smith. Nous souhaitons la bienvenue à la sénatrice Pate, qui participe également à notre séance.

Je veux souhaiter la bienvenue à vous tous et à ceux et celles qui nous regardent peut-être des quatre coins du pays sur sencanada.ca.

[Translation]

Today we begin our consideration of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2022, which were referred to the committee by order of reference on March 15, 2021, by the Senate of Canada.

[English]

Honourable senators, today we welcome officials from Transport Canada. First, Kevin Brosseau, Assistant Deputy Minister, Safety and Security. He is accompanied by Craig Hutton, Assistant Deputy Minister, Policy; Anuradha Marisetti, Assistant Deputy Minister, Programs; Ryan Pilgrim, Assistant Deputy Minister, Corporate Services and Chief Financial Officer; and Melanie Tod, Director General, Crown Corporations and Portfolio Governance.

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

Ryan Pilgrim, Assistant Deputy Minister, Corporate Services and Chief Financial Officer, Transport Canada:

Good morning, honourable senators and committee participants. My name is Ryan Pilgrim, and I am the chief financial officer of Transport Canada. I'm pleased to be here to discuss our Main Estimates for 2021-22. These Main Estimates represent items within the Minister of Transport's portfolio, including Transport Canada, the Canadian Air Transport Security Authority, VIA Rail Canada, Marine Atlantic Incorporated and the Federal Bridge Corporation Limited. My colleagues have already been introduced. I have Anuradha Marisetti, Kevin Brosseau, Craig Hutton and Melanie Tod, who will be here to assist me with questions.

Transport Canada is seeking a total of \$2.05 billion in funding through these estimates, comprising \$742 million for operating expenditures, \$122 million for capital investments, \$960 million for grants and contributions, and \$227 million in statutory authorities. The funding requested by Transport Canada covers a variety of initiatives, including \$407 million for the National Trade Corridors Fund, \$61 million to protect Canada's coastlines and waterways, \$58 million for air service support to remote communities and over \$21 million for the Rail Safety Improvement Program. These estimates also include items announced in the Fall Economic Update tabled in November last year, such as an additional \$229 million for the incentive program for zero-emission vehicles, helping to reduce greenhouse gas emissions and contributing to a clean transportation system.

[Français]

Aujourd'hui, nous commençons notre étude du Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2022 qui a été renvoyé au comité par le Sénat par ordre de renvoi, le 15 mars 2021.

[Traduction]

Honorables sénateurs et sénatrices, nous recevons aujourd'hui des fonctionnaires de Transports Canada. Il y a d'abord Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, qui est accompagné de Craig Hutton, sous-ministre adjoint, Politiques; d'Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe, Programmes; de Ryan Pilgrim, sous-ministre adjoint, Services généraux et dirigeant principal des finances; et de Melanie Tod, directrice générale, Gouvernance des sociétés d'État et des portefeuilles.

Bienvenue à vous tous et merci d'avoir accepté notre invitation.

Ryan Pilgrim, sous-ministre adjoint, Services généraux et dirigeant principal des dépenses, Transports Canada :

Bonjour, honorables sénateurs et sénatrices et participants à la séance. Je m'appelle Ryan Pilgrim et je suis dirigeant principal des dépenses à Transports Canada. Je suis enchanté de témoigner afin de traiter du Budget principal des dépenses pour 2021-2022. Ce Budget principal des dépenses comprend des postes relatifs au portefeuille du ministre des transports, ce qui inclut Transports Canada, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, VIA Rail Canada, Marine Atlantique S.C.C. et la Société des ponts fédéraux limitée. Le président vous a déjà présenté mes collègues, Anuradha Marisetti, Kevin Brosseau, Craig Hutton et Melanie Tod, qui seront là pour m'aider à répondre aux questions.

Transports Canada demande un financement total de 2,05 milliards de dollars dans ce budget, soit 742 millions de dollars pour les dépenses de fonctionnement, 122 millions de dollars pour les dépenses en capital, 960 millions de dollars pour les subventions et les contributions, et 227 millions de dollars pour les postes législatifs. Les fonds réclamés par Transports Canada concernent une variété d'initiatives, notamment un montant de 407 millions de dollars pour le Fonds national des corridors commerciaux, 61 millions de dollars pour la protection des côtes et voies navigables à travers le Canada, 58 millions de dollars pour le soutien aux communautés à distance et plus de 21 millions de dollars pour le Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire. Ce budget contient également des postes annoncés dans la mise à jour de l'automne de novembre dernier, comme un financement supplémentaire de 229 millions de dollars pour le Programme d'incitatifs pour l'utilisation de véhicules zéro émission, qui contribue à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à la formation d'un réseau de transport propre.

Tens of thousands of Canadians and Canadian businesses have continued to benefit from this purchase incentive since the program's launch on May 1, 2019.

The COVID-19 pandemic continues to have an unprecedented impact on our nation. The government has committed to help mitigate the effects that the pandemic is having on the Canadian air sector. Through these estimates, Transport Canada will maintain the safety and security of Canada's transportation system and will support the ongoing provision of air services to Canada's remote communities, which rely upon these flights for the delivery of essential goods and services.

These estimates will also fund the Crown corporations and the transportation portfolio organization, whose operations represent an integral component of Canada's transportation sector.

[*Translation*]

Canadians continue to rely on the services provided by VIA Rail Canada. With \$770 million in the Main Estimates, VIA Rail will be able to stabilize its operations and support long-term capital planning. The company will also seek to modernize its operations through fleet renewal, enhance safety through rail infrastructure improvements, and maintain its asset base in good condition.

The Canadian Air Transport Security Authority's mandate is to protect the public by ensuring effective, consistent, and high quality security screening for air travellers and air industry employees. The \$568 million in funding will allow the authority to continue to carry out the activities that make this possible.

Marine Atlantic operates critical ferry services between the Atlantic provinces. The \$150 million in funding will support year-round service delivery in a safe and efficient manner. The Federal Bridge Corporation Limited manages and operates international bridges in Ontario communities. The \$18.5 million in funding will support the corporation by offsetting the effects of the pandemic on operations, allowing for the continued delivery of goods and services to the communities that rely on these bridges.

I would also like to note that Transport Canada stands ready to support the recent announcements in the 2021 budget that it will provide critical funding for Canada's economic recovery, following the effects of the pandemic. The federal budget announced more than \$190 million to improve screening infrastructure and develop new contactless digital identification technology at Canadian airports. The budget also provides \$1.9 billion in additional support for the National Trade Corridors Fund, nearly \$500 million to advance the high-frequency rail initiative led by VIA Rail, and \$271 million to the Canadian Air

Des dizaines de milliers de citoyens et d'entreprises canadiens continuent de bénéficier de cet incitatif à l'achat depuis le lancement du programme le 1^{er} mai 2019.

La pandémie de COVID-19 continue d'avoir des répercussions sans précédent sur notre pays. Le gouvernement s'est engagé à continuer à atténuer les effets de la pandémie sur le secteur aérien du Canada. Par l'entremise de ce budget, Transports Canada maintiendra la sécurité et la sûreté du réseau de transports et soutiendra l'offre continue de services aériens dans les communautés éloignées du Canada, lesquelles dépendent de ces vols pour recevoir des biens et des services essentiels.

Ce budget financera également les sociétés d'État et les organisations du portefeuille des transports, dont les activités constituent une composante essentielle du secteur canadien des transports.

[*Français*]

Les Canadiens continuent de dépendre des services fournis par VIA Rail Canada. Grâce au Budget principal des dépenses de 770 millions, VIA Rail sera en mesure de stabiliser ses activités et de soutenir la planification des immobilisations à long terme. La société cherchera également à moderniser ses opérations grâce au renouvellement de la flotte, à renforcer la sécurité grâce à des améliorations de l'infrastructure ferroviaire, et à maintenir sa base d'actifs en bon état.

L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien a pour mandat de protéger le public en assurant un contrôle de sûreté efficace, cohérent et de grande qualité pour les voyageurs aériens et les employés du secteur aérien. Le financement de 568 millions permettra à l'administration de continuer à exécuter les activités qui rendent cela possible.

Marine Atlantique exploite des services de traversiers essentiels entre les provinces de l'Atlantique. Le financement de 150 millions appuiera la prestation de services tout au long de l'année, de manière sûre et efficace. La Société des ponts fédéraux limitée gère et exploite les ponts internationaux dans les collectivités de l'Ontario. Le financement de 18,5 millions appuiera la société en compensant les effets de la pandémie sur les opérations, permettant ainsi la livraison continue de biens et de services aux collectivités qui dépendent de ces ponts.

J'aimerais également souligner que Transports Canada se dit prêt à appuyer les récentes annonces du budget de 2021, soit qu'il fournira un financement essentiel pour la reprise économique du Canada, suivant les effets de la pandémie. Le budget fédéral a annoncé plus de 190 millions de dollars pour améliorer l'infrastructure de dépistage et développer une nouvelle technologie d'identification numérique sans contact dans les aéroports canadiens. Le budget prévoit également 1,9 milliard de dollars de soutien supplémentaire pour le Fonds national des corridors commerciaux, près de 500 millions de dollars pour faire progresser l'initiative de transport ferroviaire à

Transport Security Authority to maintain operations and improve screening services.

These 2021 budget items are not included in these Main Estimates. However, they will be presented by Transport Canada for approval in the coming months and will be included in future estimates.

I thank the committee for the opportunity to share our Main Estimates with you. My colleagues and I will be happy to answer any questions you may have. Thank you.

The Chair: Thank you very much, Mr. Pilgrim.

[*English*]

We will now proceed to questions from senators. I would like to tell you, senators, that, for this panel, you will each have a maximum of five minutes for the first round. Therefore, please ask questions directly to the witnesses. Witnesses, please respond concisely. The clerk will make a hand signal to show that the time is up.

Senator Marshall: Thank you to the officials for being here today.

I wanted to start off with a request for information on some items that have been in the news lately. What is the department's role with regard to the agreement with Air Canada and Air Transat? A new Crown corporation was created in the past fiscal year. But is it the Minister of Finance? What's the role of the Minister of Transport with regard to that agreement?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. I will pass it off to Craig Hutton, the ADM of Policy.

Craig Hutton, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: Thank you, senator.

In terms of negotiations that are ongoing with air carriers, we have reached a successful conclusion with a few, including Air Canada, which was announced on April 12. That is the lead of the Minister of Finance and her officials in terms of leading those negotiations with air carriers. Of course, Transport Canada is providing support to those negotiations where there are certain policy questions that may be entertained, but in terms of the overall lead for those negotiations, that is being done by the Minister of Finance and her officials.

Senator Marshall: What about other airlines? I'm thinking of airlines such as WestJet. Is there any assistance in the works for that or other airlines?

grande fréquence menée par VIA Rail, et 271 millions de dollars à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien pour maintenir les opérations et améliorer les services de contrôle.

Ces éléments du budget de 2021 ne sont pas inclus dans ce Budget principal des dépenses. Cependant, ils seront présentés par Transports Canada pour approbation au cours des prochains mois et seront inclus dans les budgets des dépenses futurs.

Je remercie le comité de m'avoir offert l'occasion de partager avec vous notre Budget principal des dépenses. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions. Merci.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Pilgrim.

[*Traduction*]

Les sénateurs et les sénatrices vous poseront maintenant des questions. Sachez que pour ce groupe de témoins, vous disposerez d'un maximum de cinq minutes pour le premier tour. Je vous demande donc de poser vos questions directement aux témoins. Quant aux témoins, je leur demande de répondre brièvement. La greffière vous fera un signe de la main pour vous indiquer que le temps est écoulé.

La sénatrice Marshall : Je remercie les fonctionnaires de témoigner aujourd'hui.

Je voulais commencer par une demande d'information sur certains points dont il a été question dans les nouvelles dernièrement. Quel rôle le ministère joue-t-il relativement à l'accord avec Air Canada et Air Transat? Une nouvelle société d'État a été créée au cours du dernier exercice, mais relève-t-elle de la ministre des Finances? Quel rôle le ministre des Transports joue-t-il par rapport à cette entente?

M. Pilgrim : Je vous remercie de cette question, que je renverrai à Craig Hutton, sous-ministre des Politiques.

Craig Hutton, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada : Je vous remercie, sénatrice.

Pour ce qui est des négociations qui ont cours avec les transports aériens, nous avons conclu des ententes avec certains d'entre eux, dont une avec Air Canada, qui a été annoncée le 12 avril. C'est la ministre des Finances et ses fonctionnaires qui mènent les négociations avec les transports aériens. Bien entendu, Transports Canada offre du soutien dans le cadre de ces négociations quand certaines questions de politiques sont abordées, mais dans l'ensemble, c'est la ministre des Finances et ses fonctionnaires qui se chargent des négociations.

La sénatrice Marshall : Qu'en est-il des autres transporteurs aériens? Je songe à des compagnies comme WestJet. Prêtez-vous de l'aide dans les pourparlers avec cette compagnie ou d'autres transporteurs?

Mr. Hutton: Discussions are ongoing and assistance can be available to those airlines, but that also depends upon ensuring that customers are able to access refunds for any tickets they might have purchased and have not been able to use.

Senator Marshall: Mr. Pilgrim mentioned assistance to support remote communities. Would that include any communities in Newfoundland and Labrador?

Mr. Hutton: In terms of some of the routing that is coming out of those discussions with airlines — where, for example, Air Canada has served communities prior to the pandemic — part of the negotiations did arrange for a restart on a number of routes where they had previous serviced. This will be dependent upon further discussions with a range of airlines we are speaking with, but routing is certainly a factor in terms of those discussions.

Senator Marshall: What's the relationship of NAV CANADA to Transport Canada? I have been getting a lot of emails from NAV CANADA employees regarding downsizing or layoffs. I went onto the NAV CANADA website, but I can't really see what the relationship is there with Transport Canada. Can you clarify that?

Mr. Hutton: NAV CANADA is a private not-for-profit company. It was established in 1996 to provide air traffic control, along with airport advisory services and other aeronautical information services for Canadian domestic and international airspace. It was an entity created to provide these services that were previously provided within government.

Senator Marshall: But is there any relationship? Does the minister have an oversight function? Just “yes” or “no.”

Mr. Hutton: In terms of tabling reports in Parliament and so on, yes.

Senator Marshall: But no direct . . . ?

Mr. Hutton: No direct —

Senator Marshall: The last time officials appeared, we talked about the marine vessel *Villa de Teror*, and we were told that the purchase cost was \$155 million, \$25 million for refit and that she would be ready for the summer of 2021. Could you give us an update on that?

Mr. Hutton: Perhaps that's better answered by one of my colleagues.

Anuradha Marisetti, Assistant Deputy Minister, Programs, Transport Canada: Thank you for the question, senator.

M. Hutton : Des discussions sont en cours et de l'aide peut être offerte à ces compagnies aériennes, mais nous devons nous assurer que les consommateurs sont capables d'obtenir un remboursement pour les billets qu'ils ont peut-être achetés et n'ont pas pu utiliser.

La sénatrice Marshall : M. Pilgrim a évoqué le soutien aux communautés éloignées. Cette aide s'adresse-t-elle aussi aux communautés de Terre-Neuve-et-Labrador?

M. Hutton : Pour ce qui est de certains trajets dont il est question dans les discussions avec les transporteurs aériens — ceux grâce auxquels Air Canada desservait des communautés avant la pandémie, par exemple —, les négociations ont notamment permis de relancer un certain nombre de trajets pour des communautés autrefois desservies. Tout dépendra des échanges futurs avec un éventail de transporteurs aériens avec lesquels nous discutons, mais les trajets font certainement partie des discussions.

La sénatrice Marshall : Quelle est la relation entre NAV CANADA et Transports Canada? J'ai reçu de nombreux courriels d'employés de NAV CANADA au sujet de réductions de postes ou de mises à pied. J'ai consulté le site Web de NAV CANADA, mais je ne peux pas vraiment saisir sa relation avec Transports Canada. Pouvez-vous faire la lumière sur ce point?

M. Hutton : NAV CANADA est une société privée sans but lucratif établie en 1996 pour offrir des services de contrôle aérien, de conseil aux aéroports et d'informations aéronautiques pour l'espace aérien national et international. Cette entité a été créée pour fournir ces services autrefois offerts par le gouvernement.

La sénatrice Marshall : Mais existe-t-il une relation? Le ministre joue-t-il un rôle de supervision? Répondez simplement par « oui » ou « non ».

M. Hutton : Pour ce qui est de déposer des rapports au Parlement et autre chose, oui.

La sénatrice Marshall : Mais rien de direct...?

M. Hutton : Rien de direct.

La sénatrice Marshall : Lors de la dernière comparution des fonctionnaires, nous avons parlé du navire baptisé *Villa de Teror*, et on nous a indiqué que le coût d'achat était de 155 millions de dollars, auxquels s'ajoutaient 25 millions de dollars en réparations, après quoi le bâtiment serait prêt pour l'été 2021. Pouvez-vous faire le point dans ce dossier?

M. Hutton : Une de mes collègues serait peut-être mieux à même de répondre à cette question.

Anuradha Marisetti, sous-ministre adjointe, Programmes, Transports Canada : Je vous remercie de la question, sénatrice.

We took the vessel, and it's with us right now in Canada. A bit of work is being done to put it into service in June 2021. We are on track to put the vessel in service in 2021.

Senator Marshall: And the costs haven't changed? It's still \$25 million for the refit?

Ms. Marisetti: Correct. And \$155 million for the purchase.

Senator Marshall: I have a little time for one last question, and I'll be quick. I'm wondering why transfer payments have increased so significantly from \$863 million to just over a billion dollars. If there isn't time for an answer, we could get it in writing or they could answer later; I would like to go on a second round, please.

Mr. Pilgrim: The main adjustment is the increase in zero-emission vehicles, which have increased by over \$200 million from the last Main Estimates — \$170.8 million for zero-emission vehicles, and \$57.7 million for support for remote communities that was not in the last Main Estimates. Those are the primary items, about \$220 million.

Senator Marshall: So \$229 million and \$57 million, thank you very much.

[Translation]

Senator Forest: Thank you, Transport Canada officials, for being with us this morning. My first question concerns the port of Cap-aux-Meules, in the Magdalen Islands. We experienced a crisis this spring when Transport Canada announced in February that it was condemning 11 of the 24 mooring spaces, which represents almost 50% of the spaces in the port of Cap-aux-Meules, due to the neglect of upgrading and maintaining the infrastructure. Eventually, Transport Canada reversed its decision, allowing the start of fishing, which is a vital activity for the Magdalen Islands.

The fact remains that urgent work is needed. The mayor of the Magdalen Islands is calling for a master plan to ensure that the work will be done quickly, while respecting the constraints of the fishing season.

Is the department committed to doing all the work to make the wharf safe by the next fishing season? Is there any money left in the envelope dedicated to this type of work or is it already empty?

Nous avons acheté ce navire, qui se trouve actuellement au Canada. Il fait l'objet de quelques travaux en vue de sa mise en service en juin 2021. Nous sommes en voie de respecter la date de mise en service en 2021.

La sénatrice Marshall : Et les coûts n'ont pas changé? Les réparations s'élèvent toujours à 25 millions de dollars?

Mme Marisetti : Oui, et le coût d'achat est de 155 millions de dollars.

La sénatrice Marshall : Il me reste un peu de temps pour poser une dernière question, et je serai brève. Je me demande pourquoi les paiements de transfert ont autant augmenté, passant de 863 millions de dollars à un peu plus d'un milliard de dollars. Si vous n'avez pas le temps de répondre, vous pourriez le faire par écrit ou ultérieurement. Je voudrais participer à un deuxième tour, s'il vous plaît.

M. Pilgrim : Le principal changement concerne le programme de véhicules zéro émission, dont l'enveloppe a augmenté de plus de 200 millions de dollars par rapport au dernier Budget principal des dépenses. Les montants de 170,8 millions de dollars pour les véhicules zéro émission et de 57,7 millions de dollars pour le soutien aux communautés éloignées ne figuraient pas dans le dernier Budget principal des dépenses. Ce sont là les principaux postes, qui totalisent environ 220 millions de dollars.

La sénatrice Marshall : Ce sont donc 229 et 57 millions de dollars. Je vous remercie beaucoup.

[Français]

Le sénateur Forest : Merci aux représentants de Transports Canada d'être avec nous ce matin. Ma première question concerne le port de Cap-aux-Meules, aux Îles-de-la-Madeleine. On a vécu un drame ce printemps alors que Transports Canada annonçait en février qu'il condamnait 11 des 24 espaces d'amarrage, ce qui représente presque 50 % des espaces du port de Cap-aux-Meules, en raison de la négligence de mettre à niveau et d'entretenir les infrastructures. Finalement, Transports Canada a revu sa décision, permettant ainsi le début de la pêche, qui est une activité vitale pour les Îles-de-la-Madeleine.

Il reste que des travaux urgents sont nécessaires. Le maire des Îles-de-la-Madeleine réclame un plan directeur pour s'assurer que les travaux seront effectués rapidement, tout en respectant les contraintes de la saison de la pêche.

Le ministère s'engage-t-il à faire tous les travaux visant à rendre le quai sécuritaire d'ici la prochaine saison de pêche? Reste-t-il des fonds dans l'enveloppe dédiée à ce genre de travaux ou est-elle déjà vide?

[English]

Mr. Pilgrim: Thank you for the question. I will start it off, and then I will pass to Ms. Marisetti.

Transport Canada understands the importance of the port to the social and economic well-being of the Magdalen Islands and is working with all stakeholders to explore solutions to minimize the impact of the coming fishing season as well as into the future. Perhaps I'll pass it to Ms. Marisetti for more details.

Ms. Marisetti: Thank you for the question. With respect to the degradation of one of the wharves, we are aware of the work required. We have received a detailed inspection report which indicates the wharf may be at the end of its life. That report is being shared with some of the stakeholders concerned.

We are also currently assessing concerns for the future of this facility. Options include transferring the facility to the Department of Fisheries and Oceans, given their programming mandate. In the meanwhile, if there is any work to be done, we will be reviewing the work required and making the necessary repairs identified as being required. Thank you.

[Translation]

Senator Forest: My second question is about the Lac-Mégantic bypass. In an interview with the local media, the minister reassured the people of Lac-Mégantic, and promised that the bypass would be completed in 2023, which is very soon. The federal government had announced that it would cover 60% of the costs.

What is the total cost estimated by the federal government to complete the Lac-Mégantic rail bypass project? There was talk of a total cost of \$133 million; is this still the case? Do these estimates include funds to cover the entire Lac-Mégantic bypass project?

Mr. Pilgrim: Thanks very much for the question. Yes, the projected cost is still \$133 million. I will turn it over to Ms. Marisetti for the specific details of the current project. Thank you.

[English]

Ms. Marisetti: Thank you, senator, for the question. I would like to say that on the projected timeline we are working very hard with CP Rail to ensure the project starts construction as soon as possible, once we receive all regulatory approvals, so that we can start the project in the spring of 2022 and be able to meet the projected deadline of the end of 2023.

[Traduction]

M. Pilgrim : Je vous remercie de cette question. Je commencerai à y répondre, puis je céderai la parole à Mme Marisetti.

Transports Canada comprend l'importance du port pour le bien-être social et économique des Îles-de-la-Madeleine et collabore avec les parties prenantes pour étudier des solutions afin de réduire les répercussions sur la prochaine saison de la pêche et dans l'avenir. Je laisserai peut-être Mme Marisetti fournir plus de détails.

Mme Marisetti : Je vous remercie de la question. En ce qui concerne la dégradation d'un des quais, nous savons quels travaux il requiert. Nous avons reçu un rapport d'inspection détaillé qui indique qu'il est peut-être en fin de vie. Nous avons communiqué ce rapport à certaines parties concernées.

Nous sommes également en train d'évaluer des préoccupations quant à l'avenir de cette installation. Il serait notamment possible de la transférer au ministère des Pêches et des Océans, compte tenu de son mandat en matière de programmes. Entretemps, si des travaux doivent être réalisés, nous examinerons le travail à faire et effectuerons les réparations jugées nécessaires. Je vous remercie.

[Français]

Le sénateur Forest : Ma deuxième question concerne la voie de contournement de Lac-Mégantic. Dans une entrevue aux médias locaux, le ministre a tenu à rassurer les gens de Lac-Mégantic, en promettant que la voie de contournement serait complétée en 2023, ce qui est très bientôt. Le gouvernement fédéral avait annoncé qu'il prendrait 60 % des coûts à sa charge.

Quel est le coût total estimé par le gouvernement fédéral pour finaliser le projet de contournement de la voie ferroviaire à Lac-Mégantic? On parlait d'un coût total de 133 millions : est-ce toujours le cas? Est-ce que le présent budget des dépenses comprend des fonds pour assumer l'entièreté des travaux de la voie de contournement de Lac-Mégantic?

M. Pilgrim : Merci beaucoup pour la question. Oui, le coût projeté est toujours 133 millions de dollars. Je vais donner la parole à Mme Marisetti pour les détails spécifiques du projet en cours. Merci.

[Traduction]

Mme Marisetti : Je vous remercie, sénateur, de cette question. Je voudrais dire qu'en ce qui concerne l'échéancier prévu, nous travaillons très fort avec le Canadien Pacifique pour que la construction du projet commence le plus tôt possible, une fois que nous aurons reçu toutes les approbations réglementaires, pour pouvoir commencer le projet au printemps 2022 et respecter la date d'achèvement prévue pour la fin de 2023.

As you can imagine, it's a very complex project so it requires a lot of design and development as well as construction. We are working closely with CP to ensure that we can meet the projected deadlines.

In terms of the cost, as my colleague Ryan Pilgrim has mentioned, the present budget says \$133 million, but we are also aware that as we finalize the drawings and design, there might be an increase in the cost. We are not aware of what the extra costs might be.

[Translation]

Senator Forest: I have one last question. There is a lot of uncertainty in the region. The mayor is asking that Transport Canada update the population on the progress of the file this spring. The population needs to know where we are in order to be convinced that the project will be realized. Is it possible to relay this reasonable request from local authorities to Transport Canada for an update on the progress of the file?

[English]

Ms. Marisetti: We are working very closely with the mayors of the three towns, and we will be holding public consultation meetings to inform all the community about the progress of the project, and that is being planned right now.

Senator Klyne: Good morning everyone and welcome to our guests. The question I have is around VIA Rail.

In the Main Estimates, there is \$769 million allocated to VIA Rail. As I look back in the third quarter report of 2020, VIA Rail reported total revenues decreased by 83.9% due to the decreased ridership and service adjustments as a result of the pandemic, while operating expenses decreased by only 27.5%. Given revenue is impacted substantially by the pandemic, it doesn't appear the operating loss was as significant as one might expect compared to the 2019 period. I might have misinterpreted that and you can correct me.

Can you provide any information that would help this committee understand the 2020 operating performance of VIA Rail compared to the prior period and what operating performance is expected to look like through 2021, assuming you have ridership projections and the assumptions around those projections?

Comme vous pouvez l'imaginer, il s'agit d'un projet fort complexe qui exige énormément de conception et de développement, ainsi que des travaux de construction d'envergure. Nous collaborons étroitement avec le Canadien Pacifique afin de respecter l'échéancier prévu.

Pour ce qui est du coût, comme mon collègue Ryan Pilgrim l'a souligné, le présent budget indique 133 millions de dollars, mais nous sommes aussi conscients du fait que lorsque les plans et la conception seront terminés, le coût pourrait augmenter. Nous ignorons toutefois à quel montant les frais supplémentaires pourraient s'élever.

[Français]

Le sénateur Forest : J'aurais une dernière question. Il y a beaucoup d'incertitudes dans la région. La mairesse demande que Transports Canada fasse le point auprès de la population au sujet de l'évolution du dossier, ce printemps. La population a besoin de savoir où on en est pour être convaincue que le projet se réalisera. Est-ce possible de relayer cette demande raisonnable des autorités locales à Transports Canada pour que l'on fasse le point sur l'évolution du dossier?

[Traduction]

Mme Marisetti : Nous collaborons très étroitement avec les maires des trois villes concernées et nous tiendrons des séances de consultation publique pour informer toutes les communautés des progrès du projet. La planification de ces activités est en cours.

Le sénateur Klyne : Bonjour à tous et bienvenue à nos invités. Ma question concerne VIA Rail.

Dans le Budget principal des dépenses, une somme de 769 millions de dollars est affectée à VIA Rail. Dans le rapport sur le troisième trimestre de 2020, VIA Rail fait état d'une diminution de 83,9 % des revenus totaux en raison d'une baisse d'achalandage et d'ajustement de services découlant de la pandémie, alors que les dépenses de fonctionnement n'ont décrié que de 27,5 %. Comme la pandémie a considérablement grevé les revenus, il ne semble pas que les pertes d'exploitation aient été aussi élevées qu'on aurait pu le croire comparativement à la période de 2019. J'interprète peut-être mal les faits et vous pouvez me corriger.

Pouvez-vous nous fournir de l'information pour aider le comité à comprendre le rendement opérationnel de VIA Rail 2020 comparativement à la période précédente et le rendement opérationnel anticipé en 2021, en présumant que vous disposez de prévisions d'achalandage et d'hypothèses au sujet de ces prévisions?

Can you also provide this committee with some insight into the variable or direct costs and overhead expenses to understand how the aforementioned revenue dropped approximately 84% yet operating expenses dropped only 28%?

Mr. Pilgrim: Thank you very much for the question. Last year, the revenues obviously fell dramatically for VIA Rail as they did for most entities in the transportation sector. They were provided with \$187.5 million extra funding last year to cover the difference between their operating costs and revenue shortfall, so that helped them get through last year.

This year they are assessing their projections. They're watching, like all of us, the ebb and flow of the pandemic and what that will do to ridership. We are working closely with VIA Rail and the Department of Finance to ensure that their variable, direct and revenue projections are well understood by us and them so that they have the right amount of money to deliver this essential service to Canada.

I'll pass it over to my colleague Melanie Tod who may have more specific information on VIA's operations.

Melanie Tod, Director General, Crown Corporations and Portfolio Governance, Transport Canada: Senator, thank you for the question. Let me start by saying VIA Rail has done an exceptional job in responding to the pandemic. While retaining rail service, they have also protected their staff, protected the passengers and always been compliant to the COVID protocols.

The initial expectations in the first year of the pandemic were a significant drop in revenues, which they saw. As you noted yourself, they also expected higher costs. They were able, through great effort, to restrain their costs and reduce their costs, and thus their demand on the public purse was less than expected. We are very happy they have done that.

The variables are operating under a demand-responsive service. As demand increases to a reasonable level, they will put trains on. Given the bubbles everywhere now, where everything is in varieties of lockdowns, they are at very slow service levels. They are providing enough cars so the people can socially distance, and they are remaining within all the protocols. I think I've gotten off topic.

Inside the variables and the costs moving forward, again, demand-responsive. They'll put cars on as demand increases. They're not seeing it yet for obvious reasons. Again, their costs are slightly higher than would normally be the case because, in

Pouvez-vous aussi donner au comité une idée des variables, des coûts directs et des frais généraux pour que nous puissions comprendre comment les revenus mentionnés précédemment ont chuté d'environ 84 % alors que les dépenses de fonctionnement n'ont diminué que de 28 %?

M. Pilgrim : Je vous remercie beaucoup de cette question. L'an dernier, les revenus de VIA Rail ont évidemment diminué considérablement, tout comme ceux de la plupart des entités du secteur des transports. L'an dernier, la société a reçu un financement supplémentaire de 187,5 millions de dollars pour combler l'écart entre ses coûts d'exploitation et les revenus moindres. Cet apport l'a aidée à passer au travers de l'année dernière.

Cette année, VIA Rail évalue ses projections. Elle surveille, tout comme nous, l'évolution de la pandémie et les répercussions qu'elle aura sur l'achalandage. Nous collaborons étroitement avec VIA Rail et le ministère des Finances pour que les variables, les coûts directs et les prévisions de revenus soient bien compris par nous et par eux pour que la société reçoive le financement nécessaire à la prestation de ce service essentiel au Canada.

Je céderai la parole à ma collègue Melanie Tod, qui pourrait avoir des renseignements plus précis sur les activités de VIA.

Melanie Tod, directrice générale, Gouvernance des sociétés d'État et des portefeuilles, Transports Canada : Sénateur, je vous remercie de la question. Permettez-moi de commencer en indiquant que VIA Rail a accompli un travail exceptionnel en réagissant à la pandémie. Tout en maintenant le service ferroviaire, elle a aussi protégé ses employés et les passagers, et a toujours respecté les protocoles sanitaires relatifs à la COVID.

Initialement, une diminution substantielle des revenus avait été prévue au cours de la première année de la pandémie, et cette prévision s'est avérée exacte. Comme vous l'avez vous-même fait remarquer, la société s'attendait aussi à une hausse des coûts. Déployant un effort considérable, elle a réussi à contrôler et à réduire ses coûts et a ainsi pu demander moins d'argent public que prévu. Nous sommes enchantés qu'elle y soit parvenue.

Les variables dépendent d'un service qui s'adapte à la demande. Quand la demande augmentera à un niveau raisonnable, VIA Rail mettra des trains en service. Comme il y a des bulles partout et que le confinement varie d'une région à l'autre, les niveaux de service sont très bas. VIA Rail fournit suffisamment de wagons pour permettre la distanciation sociale et respecter tous les protocoles. Je pense que je me suis éloignée du sujet.

Les variables et les coûts à venir dépendent, une fois encore, de la demande. La société affectera des wagons à mesure que la demande augmente. Elle n'observe pas encore d'augmentation, pour des raisons évidentes. Ici encore, ses coûts sont légèrement plus élevés qu'ils ne le seraient normalement parce que, pour

order to keep people socially distanced and safe, they're not packing them onto cars.

Senator Klyne: Thank you. Mr. Chair, do I have time for a second question?

The Chair: Yes.

Senator Klyne: This is a question around CATSA. The Main Estimates indicate that the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, will receive \$567 million. As we all know, COVID-19 has had a substantial negative impact on Canada's airlines. According to the CATSA passenger screening data, the volume of passengers screened by CATSA from May 2 this year was 17,052 compared to 6209 in 2019 and 175,653 in 2018. We can see the significant impact there. I'm wondering what the considerations are with the amount of money going to CATSA. Is it significant and satisfactory enough to ensure that CATSA and security are held intact? What are some of the substantial changes or adjustments that will need to be made to transform to what we hope will be a recovery?

The Chair: Mr. Pilgrim, please, with a concise answer.

Mr. Pilgrim: Thank you very much for the question, Mr. Chair. I'll start and then I'll pass it to my colleague Kevin Brosseau.

They did receive \$567,828 million in the Main Estimates, and the federal Budget 2021 announced another \$271.1 million to CATSA as well in year. This money is to ensure the safety and security of air travel in Canada and continue operations, including additional screening and sanitation measures implemented to address COVID-19. They have been topped up to a level they feel will satisfy their cost requirements. We're watching carefully, working closely with them. Even though the volume of passengers has fallen dramatically, we want to keep that service in check so when the return to travel does occur, it's not rebuilding from scratch. Maintaining the core operations and a high level of safety and security for those travelling is paramount. I'll pass it over to Kevin for further details.

The Chair: Mr. Pilgrim, I will ask you and Kevin to answer that question in writing, please, because of the time frame that we have for this meeting. Also, we will ask you to provide the written answer on or before May 12. Do we agree on that, Mr. Pilgrim?

Mr. Pilgrim: Of course. Not a problem.

The Chair: Thank you very much.

assurer la distanciation sociale et la sécurité, il ne faut pas que les wagons soient pleins.

Le sénateur Klyne : Je vous remercie. Ai-je le temps de poser une deuxième question, monsieur le président?

Le président : Oui.

Le sénateur Klyne : Cette question concerne l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA. Le Budget principal des dépenses indique que l'ACSTA recevra 567 millions de dollars. Comme nous le savons tous, la COVID-19 a eu des répercussions négatives considérables sur les transporteurs aériens du Canada. Selon les données sur le contrôle des passagers de l'ACSTA, le volume de passager contrôlé par l'ACSTA était de 17 052 le 2 mai dernier, alors qu'il était de 6 209 en 2019 et de 175 653 en 2018. Nous pouvons observer une forte incidence sur ce plan. Je me demande ce qu'on pense des fonds accordés à l'ACSTA. Sont-ils adéquats et suffisants pour maintenir l'intégrité de l'ACSTA et de la sécurité? Quels changements ou ajustements substantiels devront être apportés pour effectuer la transition vers ce qui sera, nous l'espérons, une reprise?

Le président : Monsieur Pilgrim, soyez concis dans votre réponse, je vous prie.

M. Pilgrim : Je vous remercie beaucoup de cette question, monsieur le président. Je commencerai à y répondre, puis je céderai la parole à mon collègue Kevin Brosseau.

L'ACSTA a reçu 567 828 millions de dollars au titre du Budget principal des dépenses, alors que le budget fédéral de 2021 lui accorde une somme supplémentaire de 271,1 millions de dollars pour un an. Ces fonds permettront d'assurer la sécurité et la sûreté des voyages aériens au Canada et la poursuite des activités, y compris les contrôles et les mesures sanitaires supplémentaires mis en œuvre pour lutter contre la COVID-19. Le financement a été porté à un niveau qui permettra de combler les besoins financiers de l'ACSTA. Nous surveillons attentivement la situation et collaborons étroitement avec l'organisation. Même si le volume de passagers a diminué dramatiquement, nous voulons garder ce service en ordre pour que lorsque les voyages reprendront, on ne reparte pas à zéro. Il est essentiel de maintenir les activités de base et un niveau élevé de sécurité pour les voyageurs. Je laisserai M. Brosseau fournir plus de détails.

Le président : Monsieur Pilgrim, je vous demanderais, à vous et à M. Brosseau, de répondre à cette question par écrit, s'il vous plaît, en raison du temps prévu pour la réunion. Je vous demanderais de le faire au plus tard le 12 mai. Est-ce que cela vous convient, monsieur Pilgrim?

M. Pilgrim : Bien sûr. Sans problème.

Le président : Merci beaucoup.

Senator Richards: Thank you to the witnesses today. I'm going to come back to the very question I asked last year and that is about the Campobello ferry. The citizens of Canada and New Brunswick have to travel to the States nine months out of the year to get to New Brunswick and to go to doctors and shopping and whatever else. They're stopped at the border both ways. They don't have a ferry. I'm glad to see that you're concerned about the [Technical difficulties] islands. I'm glad to see that you're concerned about remote areas. I think Campobello deserves a ferry. The 800 people who live there deserve it. If you can't tell me why you can't give me one, I would like an answer in writing, so I can deliver it to the people of Campobello. With all due respect, I would ask Mr. Pilgrim to answer this question, please.

Mr. Pilgrim: Thank you very much for the question, Mr. Chair. We did respond to this last time. This is a provincial jurisdiction matter, and falls under the domain of my colleague Anuradha. She may be able to provide you a more detailed response than I can on this specific service provision.

Ms. Marisetti: Thank you, senator, for the question. As we responded last time, this service does fall within the provincial jurisdiction. Canada's responsibility to provide the services is between the provinces. All three ferry services that we are providing currently are between the three provinces of Nova Scotia, New Brunswick and P.E.I. and the province of Quebec.

We likely said the last time that the request for the ferry service between Campobello Island is noted and recorded for consideration. I'm afraid I cannot provide any other answer to that question at this moment.

Senator Richards: Thank you. That's not very reassuring for the people of Campobello who have to travel through another country to get to their own. I don't think that would be tolerated out west or anywhere else in the country. Do I have a chance for another question, Mr. Chair?

The Chair: Yes, Senator Richards.

Senator Richards: It's about the regional airports that have been affected by COVID. I am wondering if the regional airports that have been cut back over the last couple of years will be back to full capacity once COVID is hopefully over, or will they be as constrained as they are now? Could Mr. Pilgrim answer that, please?

Le sénateur Richards : Je remercie les témoins de leur présence aujourd'hui. J'aimerais revenir à la question que j'ai posée l'année dernière, au sujet du traversier de Campobello. Neuf mois par année, les citoyens du Canada et du Nouveau-Brunswick doivent passer par les États-Unis pour se rendre au Nouveau-Brunswick, pour aller chez le médecin, pour faire les courses et tout le reste. Ils doivent s'arrêter à la frontière, des deux côtés. Ils n'ont pas accès à un traversier. Je suis heureux d'entendre que vous vous préoccupez de... [Difficultés techniques]... îles. Je suis heureux de savoir que vous vous préoccupez des régions éloignées. Je crois que Campobello a besoin d'un traversier. Les 800 personnes qui y vivent en ont besoin. Si vous ne pouvez pas me dire pourquoi c'est impossible, j'aimerais que vous me donniez une réponse par écrit, afin que je puisse la transmettre à la population de Campobello. En tout respect, je demanderais à M. Pilgrim de répondre à la question, s'il vous plaît.

M. Pilgrim : Je vous remercie pour la question, monsieur le président. Nous y avons répondu la dernière fois que vous l'avez posée. Il s'agit d'une question de compétence provinciale, qui relève du domaine de ma collègue, Mme Marisetti. Elle pourrait peut-être vous donner une réponse plus détaillée que moi au sujet de ce service.

Mme Marisetti : Monsieur le sénateur, je vous remercie pour votre question. Comme nous vous avons déjà répondu, le service relève de la compétence provinciale. Le Canada est responsable d'offrir ces services entre les provinces. Les trois services de traversiers que nous offrons visent les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Québec.

La dernière fois, nous vous avons probablement répondu que la demande relative à un service de traversier pour l'île Campobello a été consignée à des fins d'étude. Je crains ne pas pouvoir vous fournir d'autre réponse à cette question pour le moment.

Le sénateur Richards : Je vous remercie. Ce n'est pas très rassurant pour les habitants de Campobello qui doivent passer par un autre pays pour se rendre chez eux. Je ne crois pas que l'on tolérerait une telle situation dans l'Ouest ou n'importe où ailleurs au pays. Est-ce que j'ai le temps de poser une autre question, monsieur le président?

Le président : Oui, sénateur Richards.

Le sénateur Richards : C'est au sujet des aéroports régionaux dont les activités ont été chamboulées par la COVID. Je me demande si les aéroports régionaux, qui ont vu leur financement réduit au cours des dernières années, pourront retrouver leur pleine capacité lorsque la pandémie sera terminée ou s'ils feront face aux mêmes contraintes. Monsieur Pilgrim, pouvez-vous répondre à cette question?

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

Quite a bit of money has been put forth for the support of remote communities and smaller airlines to serve those remote communities. Those airlines work in smaller, regional airports. Therefore, they're keeping activity in those areas. There is also additional funding that has been provided — in the Fall Economic Update as well — for airport capital assistance; another \$186 million to maintain the airports; hundreds of millions of dollars of rent deferrals; \$206 million to regional development agencies for air transportation initiatives to be provided to regional airports as well; and critical infrastructure for our larger airports.

There's been well over \$1 billion put forth to provide funding to airports that are definitely struggling during this period. We're hoping, with the negotiations that have been transpiring with the airlines in recent weeks as my colleague mentioned before, to keep as many flights as possible travelling to the regions and the provinces.

We're doing what we can to help the airlines and the airports survive this unprecedented period. It's an ongoing collaborative process to ensure sustainability and that the system is able to survive and continue forward once the pandemic comes to a close.

Senator Richards: Thank you very much.

Senator Duncan: Thank you very much to our witnesses who are here this morning. In the past, the committee has heard from Air North, Yukon's airline, which I remind members is 49% Indigenous owned by the Vuntut Gwitchin of Old Crow. Part of the presentation from Mr. Joe Sparling has spoken about interline agreements. The interline agreements, I would remind folks, protect regional air carriers and regional economies.

The Air Canada news release regarding the funding that has been provided to them and the financial arrangement spoke a great deal about refunding, but it also spoke of the resumption of service or access to Air Canada's network for nearly all regional communities where service was suspended because of COVID-19 through direct services or new interline agreements. This spoke to communities that had lost their Air Canada service or lost access to an airline, but it does not speak of the requirement, the need, to have these interline agreements with the smaller, regional carriers. Part of Mr. Sparling's presentation has also spoken to policy intervention and financial intervention going hand in hand.

I wonder if Mr. Hutton and Transport Canada officials could address how Transport Canada is monitoring the policy needs and the requirement for these interline agreements with smaller

M. Pilgrim : Je vous remercie pour votre question, monsieur le sénateur.

Des investissements importants ont été faits pour appuyer les collectivités éloignées et les petites compagnies aériennes qui les desservent. Ces compagnies aériennes travaillent dans de petits aéroports régionaux. Elles maintiennent donc les activités dans ces régions. On a également injecté des fonds — par l'entremise de la mise à jour économique de l'automne — pour l'aide aux immobilisations aéroportuaires; 186 millions de dollars supplémentaires ont servi à l'entretien des aéroports; des centaines de millions de dollars ont été consacrés aux reports de loyer; 206 millions de dollars ont été versés aux organismes de développement régional en vue d'initiatives de transport aérien dans les aéroports régionaux; et des fonds ont servi aux infrastructures essentielles pour nos grands aéroports.

C'est plus de 1 milliard de dollars de financement octroyé aux aéroports qui connaissent des difficultés pendant cette période. Nous espérons que les négociations des dernières semaines avec les compagnies aériennes, évoquées par mon collègue, permettront de maintenir le plus grand nombre de vols possible vers les régions et les provinces.

Nous faisons de notre mieux pour aider les aéroports et les compagnies aériennes à survivre à cette période sans précédent. C'est un processus de collaboration continu pour assurer la viabilité de ces entreprises et veiller à ce que le système survive et poursuive ses activités lorsque la pandémie sera derrière nous.

Le sénateur Richards : Merci beaucoup.

La sénatrice Duncan : Je remercie les témoins qui sont avec nous ce matin. Par le passé, le comité a entendu les représentants d'Air North, la compagnie aérienne du Yukon, qui appartient à 49 % à la Première Nation Vuntut Gwitchin d'Old Crow. Dans le cadre de son exposé, M. Joe Sparling a parlé des accords intercompagnies qui, je vous le rappelle, protègent les transporteurs aériens régionaux et les économies régionales.

Le communiqué d'Air Canada au sujet du financement offert à la compagnie et des ententes financières visait en grande partie le refinancement, mais aussi la reprise des services ou l'accès aux réseaux d'Air Canada dans toutes les collectivités rurales où les services ont été suspendus en raison de la COVID-19, par l'entremise de services directs ou de nouveaux accords intercompagnies. Ce communiqué s'adressait aux collectivités qui avaient perdu les services d'Air Canada ou perdu l'accès à une compagnie aérienne, mais il n'abordait pas l'exigence de conclure de tels accords intercompagnies avec les petits transporteurs régionaux. Dans son discours, M. Sparling a aussi parlé du recours aux interventions stratégiques et financières, qui vont de pair.

J'aimerais que M. Hutton et les représentants de Transports Canada nous parlent de la façon dont le ministère surveille les besoins stratégiques et détermine les besoins associés à ces

carriers as opposed to competition cooperation with the smaller carriers. How is Transport Canada monitoring that in the agreement with Air Canada, financial arrangements?

Mr. Pilgrim: We will let Mr. Hutton, the ADM of Policy, respond to this question. Thank you.

Mr. Hutton: Thank you, senator, for the question. In terms of those interline agreements, obviously they're very important. Part of these negotiations on restarting routes that Air Canada had served previously will involve Air Canada enter into interline agreements with other carriers to provide service. We have committed to ensure that service is available for those communities.

It is something we're going to be watching from the point of view of service to the stations that had been committed to be serviced as a result of the financing arrangements made through LEEFF, and these interline agreements remain part of that in terms of being able to serve those communities going forward. Should Air Canada not be able to serve those communities themselves, they can enter into partnerships with other carriers to do so.

Senator Duncan: Thank you, Mr. Hutton. I appreciate that's for the communities that have lost their service. What about ensuring that Air Canada enters into interline agreements where communities already have the service, where regional carriers are in place? I note, for example, Air Canada speaks of their interline agreements with other airlines, and only a few of those agreements are with Canadian carriers, and similar to WestJet.

How are we ensuring, in terms of policy intervention with this financial intervention, that Air Canada is making interline agreements with the existing regional carriers where there is service?

Mr. Hutton: Senator, in terms of the way we are seeing the agreement play out — and I take your point on communities that may not have been serviced as a result of the pandemic through Air Canada and the agreement that stipulates Air Canada must provide service either directly or with partners — going to communities that have other partners and other airlines that have an equal chance to provide service, this is something we will be monitoring closely in terms of service to the North. It is something we have spent quite some time on in terms of thinking about supports that are available to regional carriers, and programming is in place with regional carriers as well.

This is certainly a complex landscape that we're going to see continuing to evolve over the coming months. We're going to want to make sure that communities are serviced and there is —

accords intercompagnies avec les petits transporteurs, par opposition à la coopération en matière de concurrence avec les petits transporteurs. Comment Transports Canada surveille-t-il cela dans le cadre de l'accord avec Air Canada, des accords financiers?

M. Pilgrim : Nous allons laisser M. Hutton, le sous-ministre adjoint aux politiques, répondre à cette question. Merci.

M. Hutton : Je vous remercie, madame la sénatrice, pour votre question. Les accords intercompagnies sont évidemment très importants. Dans le cadre des négociations pour le rétablissement des vols effectués par Air Canada par le passé, il faudra que la compagnie aérienne conclue des accords intercompagnies avec d'autres transporteurs pour offrir les services. Nous nous sommes engagés à veiller à ce que les services soient offerts à ces collectivités.

Nous allons veiller à ce que les stations qui devaient être desservies dans le cadre des accords financiers réalisés par l'entremise du crédit d'urgence pour les grands employeurs le soient et à ce que les accords intercompagnies fassent partie de la solution pour l'avenir. Si Air Canada n'arrive pas à desservir ces collectivités, elle peut entrer en partenariat avec d'autres transporteurs pour ce faire.

La sénatrice Duncan : Merci, monsieur Hutton. Vous parlez des collectivités qui ont perdu leur service. Comment pouvez-vous veiller à ce qu'Air Canada conclue des accords intercompagnies dans les régions qui sont déjà desservies et où les transporteurs régionaux sont déjà en place? Je remarque par exemple qu'Air Canada évoque les accords avec d'autres compagnies aériennes, mais seuls quelques-uns de ces accords visent des transporteurs canadiens. Il en va de même pour WestJet.

Comment allons-nous veiller, dans le cadre des interventions stratégiques associées à cette intervention financière, à ce qu'Air Canada conclue des accords intercompagnies avec les transporteurs régionaux existants qui offrent les services?

M. Hutton : Madame la sénatrice, en ce qui a trait à l'application de l'accord — et je comprends votre point au sujet des collectivités qui ne sont pas desservies par Air Canada en raison de la pandémie, et de l'obligation de la compagnie aérienne d'offrir des services de façon directe ou par l'entremise de partenaires —, nous allons suivre de près la situation relative aux services dans le Nord, afin de veiller à ce que les partenaires et les autres compagnies aériennes aient une chance égale de fournir les services. Nous avons longuement songé aux mesures de soutien offertes aux transporteurs régionaux; des programmes leur sont offerts également.

C'est un enjeu complexe qui continuera d'évoluer au cours des prochains mois. Nous devons veiller à ce que les collectivités soient desservies et à ce qu'il y ait une certaine concurrence —

to the degree we can — competition amongst carriers for the users, and that they have options available to them as they look to connect to points south and also between communities.

The Chair: Mr. Hutton, a couple of times we had blanks, probably due to your Wi-Fi, in your answer to the question. Can you agree with the committee that you will look into the questions that were asked by Senator Duncan and complete your answer in writing? Do we agree on that?

Mr. Pilgrim: Yes, we agree. Thank you.

The Chair: Again, the time frame is no later than May 12.

Senator Loffreda: Thank you all for being here. One of the key planning highlights from your 2021-22 departmental plan is to continue to work with VIA Rail and the Canada Infrastructure Bank to finalize the assessment of the proposal to create high-frequency rail in the Toronto-Ottawa-Montreal-Quebec City corridor and to look at options for the future of intercity passenger rail services outside the corridor.

I know the bank has already committed \$55 million to this project. It has been almost two years since former Transport Minister Marc Garneau announced the government's support to further exploring VIA Rail's proposal. When can we expect to see the results of the government's feasibility assessment? What possible impediments or challenges currently exist for this project to be approved, and has the pandemic delayed the government's assessment of the project?

Mr. Pilgrim: Thank you very much for your question, Senator Loffreda. This project continues at great pace. Some good news was reported in the recent federal budget, with \$491 million proposed over six years, starting in 2021-22, to VIA Rail Canada for infrastructure investments that would support the overall success of the High Frequency Rail project between Quebec City and Toronto. That is a great development recently on this project.

We are working closely with VIA, the Department of Finance and other agencies to ensure that the project can be delivered even with the pandemic restraints and complications. We are moving forward, and with the support of the government's recent boost, to make sure this project does transpire.

Perhaps I could ask Mr. Hutton for any further details on the specific questions asked by the senator.

Mr. Hutton: Thank you, senator. Yes, in terms of the HFR project, which is continuing to move ahead, with strong commitment from the government in the recent budget, as Ryan indicated. Certainly the work there is supported by the budget in terms of providing some further funding to Transport Canada

dans la mesure du possible — entre les transporteurs pour le bien des utilisateurs, afin qu'ils aient des options lorsqu'ils souhaitent aller vers le sud ou se déplacer entre les collectivités.

Le président : Monsieur Hutton, nous n'avons pas bien entendu votre réponse à la question de la sénatrice, probablement à cause d'un problème de WiFi. Pourriez-vous fournir une réponse écrite aux questions de la sénatrice Duncan?

M. Pilgrim : Oui. Merci.

Le président : Je vous rappelle que les réponses doivent être transmises au plus tard le 12 mai.

Le sénateur Loffreda : Nous vous remercions de votre participation à la réunion. L'un des éléments clés de votre plan ministériel de 2021-2022 vise la collaboration avec VIA Rail et la Banque d'infrastructure du Canada pour finaliser l'évaluation de la proposition visant à créer un train à grande fréquence dans le corridor Toronto-Ottawa-Montréal-Québec, et pour étudier les options relatives à l'avenir des services ferroviaires voyageurs interurbains en dehors de ce corridor.

Je sais que la banque a déjà investi 55 millions de dollars dans ce projet. L'ancien ministre des Transports Marc Garneau avait annoncé le soutien du gouvernement pour étudier plus en détail la proposition de VIA Rail il y a près de deux ans maintenant. Quand pourrions-nous voir les résultats de l'étude de faisabilité du gouvernement? Quels sont les obstacles ou les défis qui peuvent nuire à l'approbation du projet? Est-ce que la pandémie a retardé l'évaluation du gouvernement à cet égard?

M. Pilgrim : Je vous remercie pour votre question, sénatrice Loffreda. Le projet avance à bon train. Le récent budget fédéral offre de bonnes nouvelles à ce sujet : 491 millions de dollars sur six ans à l'intention de VIA Rail Canada, à partir de 2021-2022, pour des investissements en infrastructures à l'appui de la réalisation du projet de train à grande fréquence entre la ville de Québec et la ville de Toronto. C'est un développement récent important dans le cadre de ce projet.

Nous travaillons en étroite collaboration avec VIA, le ministère des Finances et d'autres organismes pour veiller à ce que le projet soit réalisé, malgré les contraintes et les complications associées à la pandémie. Nous allons de l'avant et, grâce à l'aide récente offerte par le gouvernement, nous allons veiller à ce que le projet soit réalisé.

Je demanderais à M. Hutton de répondre plus en détail à la question de la sénatrice.

M. Hutton : Merci, madame la sénatrice. Oui, le projet de train à grande fréquence continue de progresser et le gouvernement a pris un engagement important à cet égard dans le dernier budget, comme l'a fait valoir M. Pilgrim. Le budget prévoit octroyer des fonds supplémentaires à Transports Canada

and VIA Rail to support their work through a joint project office that has been established to support [Technical difficulties] in terms of bringing results.

The Chair: Mr. Pilgrim, again, we have an agreement on the written answers. Could you look into it and make sure all your written answers are directed to the clerk of the Finance Committee?

Mr. Pilgrim: Yes, of course. Thank you.

Senator Loffreda: Thank you for your response.

I'd like to explore your department's Known Traveller Digital Identity initiative, which aims to allow passengers to share their information with entities across the air travel continuum, in order to facilitate the traveller experience, all the while maintaining high security standards.

As noted in the departmental plan, the pilot project is to be implemented on select Air Canada and KLM flights between Amsterdam's international airport and Toronto's Pearson and Montreal's Trudeau airports. Can you provide the committee with an update on this initiative? What is the cost associated with implementing this pilot project and what are the anticipated savings with the implementation of the digital identity, if any? I assume the pandemic has also had an impact on the rollout of this pilot.

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

Good news to report, much like the High Frequency Rail project. This initiative received significant support in the recent federal budget: \$105.3 million, starting in 2021-22, will be allocated to the Known Traveller Digital Identity pilot project, so this is great news. The pandemic definitely threw the travel industry a curve ball, but initiatives like this came to the forefront and their importance became even more well-known, so great support from the government for this initiative.

For the specific questions you had in terms of timing and financial results of this initiative, I'll pass it to my colleague, Kevin Brosseau.

The Chair: Mr. Brosseau, because of the time frame, I would ask Mr. Pilgrim to again answer in writing, please, on the specific question.

Mr. Pilgrim: Yes; very good.

Senator Loffreda: Thank you, everyone.

Senator Smith: I'd like to follow up in terms of travel in the North. The pandemic has highlighted flaws in our institutions across the board, and I would like to get some sense of the gaps that have been identified in supporting air travel in the North, in

et à VIA Rail afin d'appuyer leur travail par l'entremise d'un bureau de projet conjoint qui a été mis sur pied pour appuyer... [Difficultés techniques]... pour atteindre les résultats.

Le président : Monsieur Pilgrim, nous nous sommes entendus au sujet des réponses écrites. Pourriez-vous vous assurer que toutes vos réponses écrites soient transmises à la greffière du comité?

M. Pilgrim : Oui, bien sûr. Merci.

Le sénateur Loffreda : Je vous remercie pour votre réponse.

J'aimerais discuter de l'initiative Identité numérique des voyageurs connus de votre ministère, qui vise à permettre aux passagers de transmettre leurs renseignements à des entités du continuum du transport aérien pour faciliter leur expérience de voyage, tout en maintenant des normes de sécurité élevées.

Comme il est indiqué dans le plan ministériel, le projet pilote sera mis en œuvre pour certains vols d'Air Canada et de KLM entre l'aéroport international d'Amsterdam et les aéroports Pearson, à Toronto, et Trudeau, à Montréal. Pouvez-vous nous faire une mise à jour au sujet de cette initiative? Quel est le coût de mise en œuvre du projet pilote et quelles seront les économies prévues avec la mise en œuvre de l'identité numérique, s'il y a lieu? Je présume que la pandémie a aussi eu une incidence sur le déploiement du projet pilote.

M. Pilgrim : Je vous remercie à nouveau pour votre question.

Nous avons de bonnes nouvelles dans ce cas-ci, comme pour le projet de train à grande fréquence. L'initiative a reçu un appui important dans le dernier budget fédéral : à compter de 2021-2022, 105,3 millions de dollars seront consacrés au projet pilote sur l'Identité numérique des voyageurs connus. Nous en sommes très heureux. La pandémie a mis des bâtons dans les roues de l'industrie, mais les initiatives comme celle-ci restent à l'avant-plan et leur importance est encore plus reconnue. Le gouvernement offre donc un appui important en vue de cette initiative.

En ce qui a trait à vos questions précises au sujet du déploiement et des résultats financiers de l'initiative, je vais laisser mon collègue, Kevin Brosseau, vous répondre.

Le président : Monsieur Brosseau, en raison des contraintes de temps, je demanderais à M. Pilgrim de répondre une fois de plus par écrit à la question.

M. Pilgrim : Oui très bien.

Le sénateur Loffreda : Merci à tous.

Le sénateur Smith : J'aimerais parler des déplacements dans le Nord. La pandémie a mis au jour les défauts de nos institutions de façon générale, et j'aimerais comprendre les lacunes qui ont été ciblées en ce qui a trait au soutien aux

remote communities, as a direct result of the pandemic. Are these operational problems, administrative issues, and has the department set aside money to correct them?

There have been a variety of answers and different answers to the questions, but give us two or three specific examples and how they've been corrected and what type of funds have been set aside, if you could?

Mr. Pilgrim: Thank you for the question, Mr. Chair.

In support of the remote communities, last year \$174 million was provided to support access to remote communities, in partnership with the provinces and the smaller regional airlines, so that is taking place. There are 21 core small carriers providing regular service to northern communities that are part of this initiative. It has been very successful thus far.

Phase one, in terms of 2021, so up until April 30, there were \$68 million of the \$174 million provided through this initiative keeping that essential service to northern communities, with the remainder of the funding to be disbursed this year based on requirements.

It is a good program that is paying dividends. There is also, as I said earlier, another \$206 million that was provided through the Fall Economic Update to regional development agencies to provide regional air transportation funding to smaller airlines and smaller airports. Combined, it's close to \$400 million going in support of this area and I think it's paying dividends. It's ensuring, as we say, the connectivity and the continuation of the vital service to northern communities.

Senator Smith: With the reduction of volumes of goods and services possibly going into the North, how has this impacted your air traffic controllers and downsizing and job reduction and laying people off? Do you have some specifics you could share with us about that?

Mr. Pilgrim: That's a NAV CANADA question, which is a separate entity, but they announced late last week that there will be a continuation of service to these communities.

Transport Canada is absolutely focused on the safety and security of flights in all parts of Canada, so we're working closely with NAV CANADA to maintain that essential coverage in remote communities and northern areas during this pandemic, even though the number of flights and the number of passengers has dropped. With the funds provided through these two initiatives I just discussed, it is maintaining that vital flow of

déplacements aériens dans le Nord, dans les collectivités éloignées, à titre de résultat direct de la pandémie. Est-ce qu'il s'agit de problèmes opérationnels ou administratifs? Est-ce que le ministère a prévu des fonds pour les corriger?

Nous avons entendu diverses réponses aux questions, mais donnez-nous deux ou trois exemples précis, en nous expliquant comment les problèmes ont été réglés et quels types de fonds ont été prévus à cet effet, si possible.

M. Pilgrim : Je vous remercie pour cette question, monsieur le président.

L'année dernière, 174 millions de dollars ont été consacrés aux mesures visant à favoriser l'accès aux collectivités éloignées, en partenariat avec les provinces et les petites compagnies aériennes. Il y a 21 petits transporteurs qui offrent des services réguliers aux collectivités nordiques qui participent à l'initiative, qui a connu un très grand succès jusqu'à maintenant.

Pour la première phase, qui a pris fin le 30 avril, 68 des 174 millions de dollars prévus pour cette initiative ont permis d'offrir des services essentiels dans les collectivités nordiques. Le reste des fonds sera engagé cette année en fonction des besoins.

C'est un bon programme qui donne de bons résultats. De plus, comme je l'ai dit plus tôt, 206 millions de dollars supplémentaires ont été octroyés aux organismes de développement régional dans le cadre de la mise à jour économique de l'automne en vue d'offrir le transport aérien régional par l'entremise de petites compagnies aériennes et de petits aéroports. Ce sont donc près de 400 millions de dollars qui sont consacrés à cet enjeu, et je crois que le financement donne de bons résultats. Il permet d'assurer la connectivité et la préservation des services essentiels dans les collectivités nordiques.

Le sénateur Smith : Quel effet la réduction du volume de biens acheminés vers le Nord et des services offerts a-t-elle eu sur vos contrôleurs aériens, la réduction des effectifs et des emplois et les mises à pied? Avez-vous des données précises à nous donner à ce sujet?

M. Pilgrim : Il faudrait poser la question aux responsables de NAV CANADA, qui est une entité distincte. Toutefois, à la fin de la semaine dernière, ils ont annoncé le maintien des services dans ces collectivités.

Assurer la sécurité et la sûreté des vols dans toutes les régions du Canada est une priorité pour Transports Canada. Nous travaillons donc étroitement avec NAV CANADA pour maintenir ces services essentiels dans les collectivités éloignées et les collectivités du Nord durant cette pandémie, même si on observe une baisse du nombre de vols et de passagers. Le financement fourni par l'intermédiaire des deux initiatives dont

goods. There may be fewer passengers on flights, but there is a large amount of goods being shipped to the northern regions.

Senator Smith: Have jobs been protected for the people of the North in terms of the air traffic controllers and the support elements? I'm trying to get a sense of that. Volume is down as we understand, but at the same time there has been a lot of money set aside. Has the money protected the employees' jobs? That's part of the game.

Mr. Pilgrim: Where feasible, this money did go a long way to maintain those flights. Where the jobs are maintained the jobs are required. Of course, some are perhaps using the wage subsidy program if there is a specific drop in a certain area. Hopefully the folks are supported by different means if there is a slowdown and requires some temporary job losses. I believe there has been some great progress in maintaining jobs with these different sources of funding over the last year and a half.

[Translation]

Senator Dagenais: I have a few questions for Mr. Pilgrim.

My first question is about the specifics of what the government is putting in place to follow up and make sure that the conditions are going to be met, and of course I am talking about the assistance that you are providing to Air Canada that could also benefit Air Transat.

In order to follow up, will the limits on salaries and benefits paid to executives still be monitored, and at what rate will you be able to provide reports?

Mr. Pilgrim: Thank you very much for the question. Yes, we have written in limits with respect to salaries as part of the conditions for transferring funds and that will of course be followed up.

With respect to reporting, because Air Canada is a public company, salaries are publicly disclosed and therefore the information is publicly available. Our department and the Department of Finance Canada will ensure that the conditions put in place as part of the transfer of funds are respected by the airlines to ensure that Canadians' investments in these companies are protected and that services continue with a reasonable return to the country.

Senator Dagenais: We know that Air Canada has to provide regional service. Is this included in the overall funding package or will the government have to come up with more money in the

je viens de parler permet de maintenir la circulation essentielle de marchandises. On transporte peut-être moins de passagers sur les vols, mais un volume important de marchandises est expédié vers les régions du Nord.

Le sénateur Smith : Les emplois de contrôleurs aériens et de personnel de soutien ont-ils été protégés dans le Nord? J'essaie de savoir ce qu'il en est. Nous savons que les volumes sont en baisse, mais en même temps, beaucoup d'argent a été mis de côté. Ces fonds ont-ils permis de protéger les emplois du personnel? Cela fait partie du jeu.

M. Pilgrim : Cet argent a permis le maintien des vols, dans la mesure du possible. Les emplois essentiels ont été maintenus. Évidemment, dans les régions plus particulièrement touchées par la baisse, certains peuvent avoir recours au programme de subventions salariales. Il est à espérer que les gens ont d'autres mesures de soutien en cas de ralentissement entraînant des mises à pied temporaires. Je pense qu'il y a eu d'importants progrès en matière de maintien des emplois ces 18 derniers mois grâce à ces différentes sources de financement.

[Français]

Le sénateur Dagenais : J'ai quelques questions à poser à M. Pilgrim.

Ma première question concerne les détails des mesures que le gouvernement met en place afin d'effectuer un suivi et pour s'assurer que les conditions seront respectées; je parle évidemment de l'aide que vous apportez à Air Canada et qui pourrait également être bénéfique pour Air Transat.

Afin de faire des suivis, la limitation des salaires et des avantages versés aux dirigeants sera-t-elle tout de même surveillée, et à quel rythme serez-vous en mesure de fournir des rapports?

M. Pilgrim : Merci beaucoup de cette question. Oui, nous avons inscrit des limites en ce qui a trait aux salaires dans le cadre des conditions pour le transfert des fonds et cela fera bien sûr l'objet d'un suivi.

En ce qui concerne les rapports, Air Canada étant une société publique, les salaires sont divulgués publiquement et l'information est donc accessible au public. Notre ministère et le ministère des Finances Canada vont s'assurer que les conditions mises en place dans le cadre du transfert des fonds sont respectées par les lignes aériennes afin de veiller à ce que les investissements des Canadiens dans ces sociétés soient protégés et que les services se poursuivent avec un rendement raisonnable pour le pays.

Le sénateur Dagenais : Nous savons qu'Air Canada doit assurer des services régionaux. Est-ce inclus dans l'aide financière globale ou le gouvernement aura-t-il à déboursier

next year to ensure smaller communities have access to air travel?

Mr. Pilgrim: Thanks again for the question.

The terms of the transfer of funds to Air Canada and other airlines contain requirements to keep as many routes as possible in areas where services are in demand and needed. Will more money be required? That depends on how this pandemic develops.

If, as expected, in the summer we see a decrease in the rate of infections and an increase in travel, we will not need to invest more in this area. However, if there is a fourth wave, for example, we will need to study the situation again to clarify what airlines, airports and communities need to survive the potential evolution of this pandemic. So we will need to monitor that situation.

The Chair: Thank you, Mr. Pilgrim.

[English]

Senator Galvez: My question is for Mr. Pilgrim and concerns rail safety and cutting down on greenhouse gas emissions.

The Auditor General said in her 2021 report that rail traffic has been increasing and that we transport 70% of our goods by train. Rail safety is affected by extreme weather conditions due to climate change, like coastal storm surges, landslides, avalanches, and extreme temperatures and precipitation. Your minister is responsible for assuring and overseeing safety requirements. I would like to know what specific measures you are using to reduce these risks.

On the other hand, the transport sector in Canada is increasing its emissions. In fact, some efforts to reduce emissions in other sectors are cancelled out by emissions in the transport sector. I would like you to describe the situation and tell me specifically what your department is doing to meet our Paris Agreement targets.

Mr. Pilgrim: Thank you for the questions.

I'll answer the question about emission targets and what we are doing about it. Then I'll pass the rail safety question to my colleague Kevin Brosseau who's the Assistant Deputy Minister of Safety and Security.

In terms of the emission reductions, the work we are doing with the Zero-Emission Vehicle Infrastructure Program is having an impact on emissions. The transportation sector produces 25% of Canada's greenhouse gas, and the light-duty vehicles produce

d'autres sommes dans la prochaine année afin que les plus petites communautés aient accès au transport aérien?

M. Pilgrim : Merci encore de cette question.

Les modalités du transfert des fonds vers la société Air Canada et d'autres lignes aériennes contiennent des exigences qui visent à conserver le plus de lignes possible dans les régions où les services sont demandés et nécessaires. Des sommes supplémentaires seront-elles requises? Cela dépend de l'évolution de cette pandémie.

Si, comme prévu, à l'été, nous notons une baisse du taux d'infections et une augmentation du nombre de voyages, nous n'aurons pas besoin d'investir davantage dans ce domaine. Cependant, s'il y a une quatrième vague, par exemple, il nous faudra étudier la situation de nouveau afin de préciser ce dont ont besoin les lignes aériennes, les aéroports et les communautés pour survivre à l'évolution potentielle de cette pandémie. Il faudra donc surveiller cette situation.

Le président : Monsieur Pilgrim, merci.

[Traduction]

La sénatrice Galvez : Ma question s'adresse à M. Pilgrim et porte sur la sécurité ferroviaire et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans son rapport de 2021, la vérificatrice générale indique que le trafic ferroviaire a augmenté et que 70 % de nos marchandises sont transportées par train. Les conditions météorologiques extrêmes découlant des changements climatiques — ondes de tempête côtière, glissements de terrain, avalanches, températures et précipitations extrêmes — ont une incidence sur la sécurité ferroviaire. Les exigences en matière de sécurité et leur application relèvent de votre ministre. J'aimerais savoir quelles mesures précises vous prenez pour réduire ces risques.

En outre, les émissions du secteur des transports au Canada ont augmenté. En fait, les émissions du secteur des transports annulent en partie les efforts de réduction des émissions d'autres secteurs. J'aimerais que vous décriviez la situation et que vous me disiez, précisément, ce que fait votre ministère pour atteindre les objectifs de l'Accord de Paris.

M. Pilgrim : Je vous remercie de ces questions.

Je vais répondre à la question sur les cibles d'émissions et les mesures que nous prenons à cet égard. Je céderai ensuite la parole à mon collègue Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, pour la question sur la sécurité ferroviaire.

Concernant la réduction des émissions, le travail que nous accomplissons dans le cadre du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro a une incidence sur les émissions. Le secteur du transport produit 25 % des gaz à effet de serre du

75% of that amount. It's definitely an area that we need to focus on.

To date, through the Zero-Emission Vehicle Infrastructure Program, we have put 80,681 cars on the road. These vehicles have a reduction of 287,000 tons of greenhouse gas emissions per year and over 3 million tons during the expected lifespan of these vehicles — that's about 12 years that a zero-emission vehicle will survive. This initiative alone has removed 3 million tons of greenhouse gas from our atmosphere. This initiative, which we are happy to continue, is paying dividends and reducing greenhouse gases. Countrywide, the target is still to have 10% of vehicles powered by electricity by 2025, with an increase to 30% by 2030 and 100% by 2040. These are aggressive targets but essential to ensure the well-being of Canadians going forward.

For the question of rail safety, I'll pass it over to my colleague Kevin Brosseau.

Kevin Brosseau, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Thank you. I'll start by saying Transport Canada welcomes the follow-up audit to the 2013 audit, carried out by the Auditor General this year. Rail safety is a critical priority for Transport Canada.

In response to the recommendations made by the Auditor General, Transport Canada is taking a number of measures that build on the significant progress made since the tragedy of Lac-Mégantic. Previously, we hired more inspectors and carried out thousands of inspections on tracks in Canada. Efforts will be made with respect to collecting data for safety and risk-based auditing and evaluation. This is important for us to derive the risk-based planning for signals and tracks to identify the areas in Canada on rails that are the highest risk to Canadians, which will be a fundamental aspect of our work.

We'll continue to improve the ongoing measurement of our performance and information, as well as create guidelines to stabilize data submissions in the way we work with railway companies. This will be fundamental to improving the already-safe rail system in this country. Then, of course, we'll take program and regulatory action to assess any gaps and to ensure the effectiveness of safety-management-system processes in rail safety. We'll be kicking off those consultations in early 2022 to be able to advance these. Thank you.

The Chair: Thank you.

Senator M. Deacon: Thank you everybody for being here this morning.

Canada, et les véhicules légers produisent 75 % de ce volume. Il va sans dire que ce secteur doit être une priorité.

À ce jour, 80 681 véhicules ont été mis sur la route grâce au Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro. Nous obtenons ainsi une réduction annuelle de 287 000 tonnes d'émissions de gaz à effet de serre, ou plus de 3 millions de tonnes sur une durée de vie prévue de ces véhicules à émission zéro, qui est de 12 ans. Cette initiative a permis à elle seule de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère de 3 millions de tonnes. Donc, cette initiative donne des résultats et réduit les gaz à effet de serre; nous sommes heureux de la poursuivre. Notre objectif national demeure d'augmenter le pourcentage de véhicules électriques à 10 % d'ici 2025, puis 30 % d'ici 2030 et 100 % d'ici 2040. Ce sont des objectifs ambitieux, mais essentiels pour assurer le bien-être des Canadiens à l'avenir.

Pour la question de la sécurité ferroviaire, je cède la parole à mon collègue Kevin Brosseau.

Kevin Brosseau, sous-ministre adjoint, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Merci. Je tiens d'abord à souligner que Transports Canada accueille favorablement la vérification de suivi sur la vérification de 2013 menée par la vérificatrice générale cette année. La sécurité ferroviaire est une priorité essentielle pour Transports Canada.

En réponse aux recommandations formulées par la vérificatrice générale, Transports Canada prend diverses mesures qui s'appuient sur les importants progrès réalisés depuis la tragédie de Lac-Mégantic. Nous avons déjà embauché plus d'inspecteurs et effectué des milliers d'inspections sur les voies ferrées au Canada. Nous améliorerons la collecte de données pour les vérifications et évaluations axées sur la sécurité et les risques. Il s'agit d'un aspect important de la planification axée sur les risques pour la signalisation et les voies. L'objectif est de cerner les segments du réseau ferroviaire du pays qui comportent le plus de risques pour les Canadiens; ce sera un aspect essentiel de notre travail.

Nous continuerons d'améliorer l'évaluation continue du rendement et des données. Quant à nos relations avec les sociétés ferroviaires, nous préparerons des lignes directrices afin de stabiliser la transmission des données. Cela sera un aspect fondamental pour améliorer le système ferroviaire déjà sécuritaire du pays. Ensuite, bien entendu, nous évaluerons les programmes et la réglementation pour cerner toute lacune et assurer l'efficacité des processus du système de gestion de la sécurité ferroviaire. Nous lancerons des consultations au début de 2022 pour progresser dans ces dossiers. Je vous remercie.

Le président : Merci.

La sénatrice M. Deacon : Merci à tous d'être ici ce matin.

My first question is for Transport Canada and concerns the \$567 million earmarked for the Canadian Air Transport Security Authority or CATSA. Given the unusual year the air sector has had, I'm wondering how this spending compares to previous years and how this money will be spent as you prepare for what will, hopefully, be a recovering air sector as we move deeper into 2021.

Mr. Pilgrim: Thank you for the question.

Spending this year is projected to be very similar to last year and prior to the pandemic. Costs have decreased, of course, due to the reduction in passenger volume, but there are increases due to COVID requirements and safety and security requirements. With the top-up CATSA just received through the federal budget, which was \$271 million, this year's budget will be similar last year's.

We want to maintain the core capacity of CATSA throughout the pandemic so that once the economy returns and people start flying and travelling, this service is available and hasn't stopped, because the restart would be complicated. We are maintaining operations, essential services and safety and security for those who are travelling. Spending should be similar year to year for CATSA with regard to both funding and spending.

Senator M. Deacon: Thank you for that. With respect to VIA Rail and the \$769 million earmarked for it here in the mains — we hear a lot about the air sector and the struggles it is going through, but we haven't heard about our rail lines — I'm wondering if you can share with the committee what last year was like for VIA Rail and the extent of the challenges you faced — you might want to compare it to the airlines or not — and what's expected for this Crown corporation as we look forward to this year.

Mr. Pilgrim: Thank you for the question.

As I said before, last year, VIA Rail's funding was supplemented by \$187 million due to COVID impact. As my colleague Melanie Tod mentioned, Via Rail is working hard to reduce costs and offer service based on the current volume of passengers while making sure people are distanced in the trains. They have been hit extremely hard, like the airlines, probably to the same extent.

We are working closely with them. The government is in support of VIA Rail, as you can see from the \$500 million that was provided to them in the budget for high frequency rail. We'll be watching the funding this year. We have \$769 million to operate today. Last year, they did require that supplemental money because of COVID.

Ma première question est pour Transports Canada et porte sur le montant de 567 millions de dollars pour l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA. Étant donné l'année inhabituelle que le secteur aérien a connue, je me demande comment ces dépenses se comparent aux dépenses des années précédentes et comment ces fonds seront utilisés alors que vous vous préparez, espérons-le, à une reprise du secteur aérien plus tard en 2021.

M. Pilgrim : Je vous remercie de la question.

Pour cette année, on s'attend à des dépenses très semblables à l'an dernier et aux années antérieures à la pandémie. Les coûts ont baissé, évidemment, en raison de la réduction du nombre de passagers, mais il y a des augmentations découlant des exigences liées à la COVID-19 et des exigences de sécurité et de sûreté. Avec le financement supplémentaire de 271 millions de dollars pour l'ACSTA prévu dans le récent budget fédéral, le budget de cette année sera semblable à celui de l'an dernier.

Nous voulons maintenir la capacité de base de l'ACSTA pendant la pandémie de façon à pouvoir offrir ce service lorsque l'économie sera relancée et que les gens recommenceront à prendre l'avion et à voyager. Le service n'aura pas été interrompu, car il serait compliqué d'avoir à tout redémarrer. Nous maintenons les activités et les services essentiels et assurons la sécurité et la sûreté pour les voyageurs. Les dépenses de l'ACSTA d'un exercice à l'autre devraient être semblables, tant sur le plan du financement que des dépenses.

La sénatrice M. Deacon : Merci de la réponse. Concernant les 769 millions de dollars réservés à VIA Rail dans le Budget principal des dépenses — on entend beaucoup parler des difficultés du secteur aérien, mais peu de nos réseaux ferroviaires —, je me demande si vous pouvez décrire, pour le comité, la situation de VIA Rail au cours de la dernière année, l'ampleur des difficultés auxquelles vous avez été confrontés — en comparaison aux sociétés aériennes ou non —, et ce qui attend la société d'État cette année.

M. Pilgrim : Je vous remercie de la question.

L'an dernier, comme je l'ai déjà dit, le financement de VIA Rail a été augmenté de 187 millions de dollars en raison des répercussions de la COVID-19. Comme ma collègue Melanie Tod l'a mentionné, VIA Rail travaille fort pour réduire les coûts et offrir le service, en fonction du nombre actuel de passagers, tout en veillant au respect de la distanciation à bord des trains. À l'instar des sociétés aériennes, VIA Rail a été très durement touchée, probablement tout autant.

Nous travaillons en étroite collaboration avec eux. Le gouvernement appuie VIA Rail, comme vous pouvez le constater, étant donné l'enveloppe de 500 millions de dollars prévue au budget pour le train à grande fréquence. Nous verrons ce qu'il en sera du financement cette année. Il y a actuellement 769 millions de dollars pour le fonctionnement. L'an dernier,

They have had several months to better assess their operations and see where costs could be better managed. They are learning, like every enterprise in Canada is, how to operate during a pandemic. We're there to help them along the way, and we will work with the Department of Finance to review revenues minus expenses throughout the year. As of now, \$769 million will ensure continued operations based on a reduced number of travellers.

The Chair: Thank you, senator.

Senator M. Deacon: Do I have any more time?

The Chair: No, senator.

Senator Boehm: I would like to thank our witnesses for being here today. I'm going to follow on from Senator Galvez's question on zero-emission vehicles and that very ambitious goal, Mr. Pilgrim. Zero-emission vehicles, or ZEVs, will make up 100% of new light-duty vehicle sales by 2040.

I want to refer to the April report from the other place, meaning the House of Commons Standing Committee on Environment and Sustainable Development, that found the relatively higher prices of zero-emission vehicles makes it harder for Canadians to afford them. The vehicles that are considered to be part of the program, of course, are battery, electric, plug-in hybrid electric and hydrogen fuel cell vehicles. They are all high end in terms of pricing. The report suggested that the program should be amended to allow used ZEVs to be eligible for the program and to scale the incentive to income and introduce a scrappage program for trading in old combustion engine vehicles for ZEVs. That has been done in a few countries, notably Germany.

There are two ways that the current program leads to mainly wealthier Canadians being able to purchase the ZEVs: The fact that only new zero-emission vehicles are eligible for the incentive, and the fact that it's designed to provide funding based on the car being bought and not necessarily on the financial means of the buyer. So the program is clearly based on market analysis of the products available for purchase, but if we want all vehicle sales of ZEVs by 2040, it is crucial to come up with funding programs that are more inclusive and enable all Canadians to consider buying an electric car.

My question is whether an analysis was conducted, not on the products available but on consumers from all income strata and their ability to purchase vehicles under the current program —

VIA Rail a eu besoin de ces fonds supplémentaires en raison de la COVID-19.

Ils ont eu plusieurs mois pour mieux évaluer leurs activités et cerner les occasions de mieux gérer les coûts. Comme toutes les entreprises du pays, ils apprennent à fonctionner dans un contexte de pandémie. Notre rôle est de les aider, et nous travaillerons avec le ministère des Finances pour examiner le bilan revenus-dépenses tout au long de l'année. Pour l'instant, ces 769 millions de dollars permettront d'assurer le maintien des activités en fonction d'un nombre réduit de voyageurs.

Le président : Merci, sénatrice.

La sénatrice M. Deacon : Me reste-t-il du temps?

Le président : Non, sénatrice.

Le sénateur Boehm : Je tiens à remercier nos témoins d'être ici aujourd'hui. Monsieur Pilgrim, je vais poursuivre dans la même veine que la question de la sénatrice Galvez au sujet des véhicules zéro émission et de cet objectif très ambitieux, soit que les véhicules zéro émission, ou VZE, représentent la totalité des ventes de nouveaux véhicules légers d'ici 2040.

Je veux me reporter au rapport de l'autre endroit — le Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes —, publié en avril, dans lequel on conclut que le prix d'achat relativement plus élevé des VZE constitue un obstacle pour certains Canadiens. Les véhicules visés par le programme sont, évidemment, les véhicules à batterie, les véhicules électriques, les véhicules hybrides électriques rechargeables et les véhicules à pile à hydrogène, qui sont tous dans la gamme élevée de prix. Une des recommandations du rapport était de modifier le programme afin de rendre admissibles les véhicules zéro émission d'occasion, d'adapter les mesures incitatives au revenu et de créer un programme de mise à la ferraille des vieux véhicules à moteur à combustion interne pour favoriser la transition aux véhicules zéro émission. Certains pays l'ont fait, notamment l'Allemagne.

Deux caractéristiques du programme actuel font en sorte que ce sont surtout les Canadiens les mieux nantis qui peuvent acheter des véhicules zéro émission. Premièrement, seuls les véhicules zéro émission neufs sont admissibles. Deuxièmement, le financement est fondé sur la voiture achetée et pas nécessairement sur la capacité financière de l'acheteur. Donc, de toute évidence, le programme est fondé sur une analyse du marché des produits disponibles à l'achat. Or, si l'objectif est de vendre exclusivement des véhicules zéro émission d'ici 2040, il est essentiel de mettre en place des programmes de financement plus inclusifs permettant à tous les Canadiens d'envisager l'achat d'un véhicule électrique.

Ma question est la suivante : a-t-on fait une analyse, non pas sur les produits disponibles, mais sur les consommateurs de toutes les tranches de revenu et leur capacité d'acheter des

and you are setting aside \$229 million, which is a significant amount. How can the current structure be amended to make it more inclusive to all Canadians, regardless of income, so you can achieve this 2040 target? This is a policy question for you.

Mr. Pilgrim: Thank you very much for the question, senator. This program, as I said, is going quite well. People are using the incentives. Provinces that have additional incentives are realizing a higher volume of sales of electric vehicles. Some provinces recently announced additional incentives to help the affordability of these vehicles. We know they are not cheap. That's one of the barriers of entry and that's why this program was put in place.

It's a program that continues to evolve. We are looking at used vehicle programs and at programs in Europe, in Germany and so on, scrapping programs, to increase the take-up of this program. We are also looking at different types of vehicles that are a bit cost prohibitive at this time, which are the sport utilities, the heavier vehicles and the pickup trucks. A lot of those are coming on line but fall out of the scope due to cost restrictions. We are looking at potentially expanding the number of vehicles and the costs and so on.

If you look at used, scrapping, the types of vehicles in the program and who is buying them — we do have analyses of the age groups buying them and it appears to primarily be older Canadians in city areas because the infrastructure is better for charging in the city. An extreme amount of analysis is being done. It is a program we want to succeed, so we are working with essential agencies to make sure it has the right funding, the right scope and policy restraints and opportunities to ensure its success.

The manager of this program is my colleague Anuradha Marisetti who may have some additional details on this program.

Ms. Marisetti: Thank you, Ryan. Actually, you have covered the description of the program and how it works really well. In terms of the policy questions, I have nothing further to add to that. Thank you.

Senator Boehm: Thank you very much. What is being proposed is very ambitious. It will require a complete rethink socially as we move into pickup trucks and heavier vehicles. Thank you for the comprehensive answer.

The Chair: Thank you, Senator Boehm.

véhicules dans le cadre du programme actuel? Vous réservez 229 millions de dollars; c'est un montant important. Comment la structure actuelle peut-elle être modifiée pour rendre le programme plus inclusif pour l'ensemble des Canadiens, quel que soit leur revenu, afin d'atteindre la cible de 2040? Voilà une question de politique pour vous.

M. Pilgrim : Merci beaucoup de la question, sénateur. Comme je l'ai indiqué, ce programme donne d'assez bons résultats. Les gens utilisent les mesures incitatives. Les ventes de véhicules électriques sont plus élevées dans les provinces qui offrent des mesures incitatives supplémentaires, et certaines provinces ont récemment annoncé d'autres incitatifs pour rendre ces véhicules plus abordables. Nous savons qu'ils coûtent cher. C'est un des obstacles à l'achat, et c'est précisément la raison d'être de ce programme.

Le programme évolue constamment. Nous étudions les programmes de véhicules d'occasion, les programmes européens et allemands et les programmes de mise à la ferraille, notamment, pour accroître la participation. Nous examinons également divers types de véhicules dont le coût est plutôt prohibitif actuellement, comme les véhicules utilitaires sport, les véhicules plus lourds et les camionnettes. Beaucoup de véhicules de ces catégories entrent sur le marché, mais ils ne sont pas visés par le programme en raison des limites de coût. Nous examinons la possibilité d'augmenter le nombre de véhicules, les seuils de coûts, et cetera.

Prenez par exemple les véhicules usagés, les programmes de mise à la ferraille, les types de véhicules admissibles, les acheteurs. Nous avons beaucoup d'analyses sur les acheteurs, par groupe d'âge, et il semble que ce sont surtout des Canadiens plus âgés vivant en milieu urbain, étant donné que les infrastructures de recharge sont plus adéquates en ville. Il y a énormément d'analyses. Nous tenons à la réussite de ce programme. À cette fin, nous travaillons avec des organismes essentiels pour veiller à ce que le programme ait un financement et une portée adéquats et, sur le plan de la politique, pour définir les restrictions et les possibilités.

Ma collègue Anuradha Marisetti est la responsable de ce programme; elle pourrait vous donner des renseignements plus détaillés à ce sujet.

Mme Marisetti : Merci, monsieur Pilgrim. En fait, vous avez très bien décrit le programme et son fonctionnement. Quant aux questions de politique, je n'ai rien à ajouter. Merci.

Le sénateur Boehm : Merci beaucoup. Ce qui est proposé est très ambitieux. L'inclusion des camionnettes et de véhicules plus lourds nécessitera un examen exhaustif sur le plan social. Merci de cette réponse complète.

Le président : Merci, sénateur Boehm.

Honourable senators, this brings our meeting to an end. Mr. Pilgrim, I remind you to send written answers to the clerk on or before May 12. Thank you very much to you and your team for being here this morning.

Honourable senators, before we adjourn, I remind you that our next meeting is scheduled for this afternoon at 2:30 p.m. EST.

Before I officially adjourn, I will ask the steering committee members to please stay connected so that we can address the next agenda for steering. I will now adjourn the meeting of National Finance.

(The committee adjourned.)

Chers collègues, c'est là-dessus que se termine notre réunion. Monsieur Pilgrim, je vous rappelle que vous devez envoyer vos réponses écrites à la greffière au plus tard le 12 mai. Je vous remercie beaucoup, ainsi que votre équipe, d'avoir comparu ce matin.

Chers collègues, avant de lever la séance, je vous rappelle que notre prochaine réunion est prévue cet après-midi à 14 h 30, heure de l'Est.

Avant de lever officiellement la séance, je demanderai aux membres du comité directeur de bien vouloir rester connectés pour que nous discussions du prochain ordre du jour du comité directeur. La séance du Comité des finances nationales est levée.

(La séance est levée.)
