

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 21, 2024

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9:01 a.m. [ET] to study the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2025, with the exception of Library of Parliament Vote 1.

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, before we begin, I would like to ask all senators and other in-person participants to consult the cards on the table for guidelines to prevent audio feedback incidents.

Please take note of the following preventative measures in place to protect the health and safety of all participants, including the interpreters.

Whenever possible, ensure that you are seated in a manner that increases the distance between microphones. Only use a black approved earpiece. The former grey earpieces must no longer be used. Keep your earpiece away from all microphones at all times. When you are not using your earpiece, place it face down on the sticker placed on the table for this purpose.

Thank you all for your cooperation.

Welcome to all senators and all Canadians who are watching us on sencanada.ca. My name is Claude Carignan, senator from Quebec and Chair of the Standing Senate Committee on National Finance. I'd now like to ask my colleagues to introduce themselves, starting on my left.

Senator Forest: Hello, everyone. Éric Forest from the Gulf division in Quebec.

Senator Gignac: Good morning. Clément Gignac from Quebec.

[*English*]

Senator M. Deacon: Good morning. Marty Deacon, Ontario.

Senator Loffreda: Good morning and welcome. Tony Loffreda, Montreal, Quebec.

Senator Kingston: Joan Kingston, New Brunswick.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 21 mai 2024

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 01 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025, à l'exception du crédit 1 de la Bibliothèque du Parlement.

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, avant de commencer, je voudrais demander à tous les sénateurs et aux autres participants qui sont ici en personne de consulter les cartes sur la table pour connaître les lignes directrices visant à prévenir les incidents liés au retour de son.

Veillez prendre note des mesures préventives suivantes, mises en place pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris les interprètes.

Dans la mesure du possible, veillez à vous asseoir de manière à augmenter la distance entre les microphones. N'utilisez qu'une oreillette noire homologuée. Les anciennes oreillettes grises ne doivent plus être utilisées. Tenez votre oreillette éloignée de tous les microphones à tout moment. Lorsque vous n'utilisez pas votre oreillette, placez-la, face vers le bas, sur l'autocollant placé sur la table à cet effet.

Merci à tous de votre coopération.

Bienvenue à tous les sénateurs et sénatrices et aussi à tous les Canadiens qui nous regardent sur sencanada.ca. Je m'appelle Claude Carignan, sénateur du Québec et président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter, en commençant par ma gauche.

Le sénateur Forest : Bonjour à tous et à toutes. Éric Forest, de la division du Golfe, au Québec.

Le sénateur Gignac : Bonjour. Clément Gignac, du Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice M. Deacon : Bonjour. Marty Deacon, de l'Ontario.

Le sénateur Loffreda : Bonjour et bienvenue. Tony Loffreda, de Montréal, Québec.

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

Senator Pate: Kim Pate. Welcome. I live here, on the unceded, unsundered territory of the Algonquin Anishinaabeg people of Ontario.

Senator Ross: Good morning. Krista Ross, New Brunswick.

Senator Marshall: Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

Senator Smith: Larry Smith, Quebec.

[Translation]

The Chair: Thank you, colleagues.

We are pleased to have a number of senior officials with us today from Environment and Climate Change Canada, Fisheries and Oceans Canada, Transport Canada and Natural Resources Canada. I understand that one official from each department will make a short statement, and that those accompanying them will help answer questions.

I'd like to introduce our witnesses: Linda Drainville, Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer, Corporate Services and Finance Branch, Environment and Climate Change Canada; Richard Goodyear, Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer, Fisheries and Oceans Canada; Louis Desmeules, Director General, Finances and Deputy Chief Financial Officer, Financial Planning and Resource Management, Transport Canada; and Francis Brisson, Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer, Corporate Management and Services Sector, Natural Resources Canada.

Welcome and thank you for accepting our invitation. With that, I'll give the floor to Ms. Drainville, followed by Mr. Goodyear, Mr. Desmeules and Mr. Brisson. You have five to seven minutes.

Linda Drainville, Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer, Corporate Services and Finance Branch, Environment and Climate Change Canada: Good morning, everyone. It's a pleasure to be here with you and members of the committee this morning to discuss Environment and Climate Change Canada's 2024–2025 main estimates.

I would like to begin by noting that we are meeting on the unceded traditional territory of the Algonquin Anishinabe people.

Environment and Climate Change Canada has made significant progress on its mandate over the past year, including taking action on clean growth and climate change, conserving and preserving Canada's nature and biodiversity, protecting Canadians from harmful pollutants, and ensuring that Canadians have critical weather information.

La sénatrice Pate : Kim Pate. Bienvenue. Je vis ici, sur le territoire algonquin anishinabe non cédé et non restitué de l'Ontario.

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

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

Le sénateur Smith : Larry Smith, du Québec.

[Français]

Le président : Merci, chers collègues.

Nous avons le plaisir d'accueillir avec nous aujourd'hui quelques hauts fonctionnaires d'Environnement et Changement climatique Canada, Pêches et Océans Canada, Transports Canada et Ressources naturelles Canada. Je comprends qu'un fonctionnaire de chaque ministère fera une courte déclaration et que ceux qui l'accompagnent aideront à répondre aux questions.

Je vous présente nos témoins : Linda Drainville, sous-ministre adjointe et dirigeante principale des finances, Direction générale des services ministériels et des finances, Environnement et Changement climatique Canada, Richard Goodyear, sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Pêches et Océans Canada, Louis Desmeules, directeur général des finances et administrateur général adjoint des finances, Planification financière et gestion des ressources, Transports Canada, et Francis Brisson, sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Secteur de la gestion et des services intégrés, Ressources naturelles Canada.

Bienvenue et merci d'avoir accepté notre invitation. Sur ce, je donne la parole à Mme Drainville, qui sera suivie de M. Goodyear, M. Desmeules et M. Brisson. Vous avez de cinq à sept minutes.

Linda Drainville, sous-ministre adjointe et dirigeante principale des finances, Direction générale des services ministériels et des finances, Environnement et Changement climatique Canada : Bonjour à tous. C'est un plaisir d'être ici avec vous et les membres du comité ce matin pour discuter du Budget principal des dépenses de 2024-2025 d'Environnement et Changement climatique Canada.

Je voudrais tout d'abord souligner que nous nous réunissons sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Environnement et Changement climatique Canada a réalisé des avancées importantes dans le cadre de son mandat au cours de l'année dernière, notamment en prenant des mesures en faveur d'une croissance propre et du changement climatique, en conservant et en préservant la nature et la biodiversité du Canada, en protégeant les Canadiens et Canadiennes contre les

[English]

Over the past year, Environment and Climate Change Canada, or ECCC, ramped up the implementation of Canada's National Adaptation Strategy: Building Resilient Communities and a Strong Economy to enable Canada to be more resilient. With an unprecedented year of wildfires and other extreme weather, more than ever, Canadians rely on Environment and Climate Change Canada as a leader in the fight against climate change and in the protection of Canada's natural environment.

Environment and Climate Change Canada is working hard to meet its commitments to Canadians through the implementation of various climate tools and policies. Last year, for example, ECCC published the zero-emission vehicle regulations as well as updates to the federal Output-Based Pricing System and introduced the Regulatory Framework for an Oil and Gas Sector Greenhouse Gas Emissions Cap.

Our work on climate change is making an impact. We have meaningfully bent the curve on Canada's greenhouse gas, or GHG, emissions trajectory and we will continue to forge ahead toward Canada's 2030 and 2050 emissions targets. Environment and Climate Change Canada will continue to work with Canadians, partners in industry, Indigenous communities and provinces and territories to maintain momentum in 2024-25 and beyond.

The department also has, and will continue, to provide sound stewardship of Canada's water and air, leading Canada's agenda to achieve zero plastic waste by 2030 and protecting freshwater ecosystems through major investments in the strengthened Freshwater Action Plan.

Environment and Climate Change Canada is leading the development of Canada's 2030 National Biodiversity Strategy and Action Plan in response to the Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework. We have undertaken a series of engagements to ensure the final 2030 strategy reflects the diversity of Canadian perspectives and issues.

polluants nocifs et en veillant à ce que les Canadiens et Canadiennes disposent d'informations météorologiques cruciales.

[Traduction]

Au cours de l'année dernière, Environnement et Changement climatique Canada, ou ECCC, a intensifié la mise en œuvre de la Stratégie nationale d'adaptation du Canada : bâtir des collectivités résilientes et une économie forte, afin de permettre au Canada d'être plus résilient. Avec une année de feux de forêt sans précédent et d'autres événements météorologiques extrêmes, plus que jamais, les Canadiens comptent sur Environnement et Changement climatique Canada en tant que chef de file pour guider la lutte contre les changements climatiques et la protection de l'environnement naturel du Canada.

Environnement et Changement climatique Canada s'efforce de tenir ses engagements envers les Canadiens par le déploiement de divers outils et politiques sur le climat. L'année dernière, par exemple, ECCC a publié un règlement applicable aux véhicules ainsi que des mises à jour du système de tarification du carbone fondé sur le rendement, puis a présenté le Cadre réglementaire pour plafonner les émissions de gaz à effet de serre du secteur pétrolier et gazier.

Notre travail sur les changements climatiques a des effets. Nous avons considérablement infléchi la courbe des émissions de gaz à effet de serre du Canada, ou GES, et nous continuerons d'aller de l'avant pour atteindre les cibles du Canada de 2030 et 2050 en matière d'émissions. Environnement et Changement climatique Canada poursuivra sa collaboration avec les Canadiens, les partenaires dans le secteur de l'industrie, les collectivités autochtones, ainsi que les provinces et les territoires, afin de poursuivre sur sa lancée en 2024-2025 et au-delà.

Le ministère a également fourni une excellente gestion de l'eau et de l'air au Canada — et continuera de le faire — en menant à bien le programme du Canada pour atteindre l'objectif de zéro déchet plastique pour 2030 et protéger les écosystèmes d'eau douce au moyen d'investissements majeurs dans le Plan d'action renforcé sur l'eau douce.

Environnement et Changement climatique Canada est un chef de file dans l'élaboration de la Stratégie nationale 2030 pour la biodiversité du Canada et le plan d'action en réponse au Cadre mondial pour la biodiversité de Kunming à Montréal. Nous avons entrepris une série d'engagements pour nous assurer que la stratégie finale de 2030 représente la diversité des points de vue et des questions du Canada.

[Translation]

Finally, I would like to highlight the department's ongoing efforts to advance and prioritize true and genuine nation-to-nation reconciliation through extensive and collaborative consultations in the development of regulations and programs.

Notably, investments in the Indigenous Guardians program over the past year have resulted in more than a quarter of all First Nations communities having active guardian programs from coast to coast. This is a testament to the importance of Indigenous-led conservation efforts, which are at the heart of Canada's plan to protect 30% of our lands and waters by 2030.

Mr. Chair, all of this important work is reflected in the department's 2024–2025 main estimates, which present approximately \$2.8 billion in total planned spending. This is a net increase of almost \$315 million over last year's main estimates.

To achieve our climate goals and maintain the momentum to reduce emissions by 40% to 45% by 2030, more than \$1 billion of spending is allocated to initiatives related to taking action on clean growth and climate change. These include implementing key aspects of the strengthened climate plan, implementing the Canadian Net-Zero Emissions Accountability Act, advancing initiatives outlined in the Emissions Reduction Plan and leading the implementation of Canada's National Adaptation Strategy.

[English]

These estimates also include a one-time investment of \$530 million for an upfront multiyear contribution to the Federation of Canadian Municipalities for the Green Municipal Fund to provide much-needed funding to municipalities and municipal partners to support adaptation initiatives.

There is also more than \$229 million in grants and contributions for the Low Carbon Economy Fund which supports projects that help to reduce Canada's greenhouse gas emissions, generate clean growth and help build resilient communities.

Over \$45 million in these estimates is for grants and contributions to support Canada's international climate finance program. This funding helps developing countries in their transition to sustainable, low-carbon and nature-positive economies.

[Français]

Enfin, je voudrais souligner les efforts continus du ministère pour faire progresser et privilégier une réconciliation véritable et authentique de nation à nation grâce à des consultations étendues et collaboratives dans le cadre de l'élaboration de règlements et de programmes.

Notamment, les investissements dans le programme des gardiens autochtones au cours de l'année écoulée ont permis à plus d'un quart de toutes les communautés des Premières Nations d'avoir des programmes de gardiens actifs d'un océan à l'autre. Cela témoigne de l'importance des efforts de conservation menés par les Autochtones, qui sont au cœur du plan du Canada visant à protéger 30 % de nos terres et de nos eaux d'ici 2030.

Monsieur le président, tout ce travail important se reflète dans le Budget principal des dépenses de 2024-2025 du ministère, qui présente environ 2,8 milliards de dollars de dépenses totales prévues. Il s'agit d'une augmentation nette de près de 315 millions de dollars par rapport au budget principal de l'année dernière.

Pour atteindre nos objectifs en matière de climat et maintenir l'élan en vue de réduire les émissions de 40 à 45 % d'ici 2030, plus d'un milliard de dollars de dépenses sont affectés à des initiatives liées à la prise de mesures en faveur de la croissance propre et du changement climatique. Il s'agit notamment de mettre en œuvre des aspects essentiels du plan climatique renforcé, d'appliquer la Loi canadienne sur la responsabilité en matière de carboneutralité, de faire progresser les initiatives décrites dans le Plan de réduction des émissions et de diriger la mise en œuvre de la Stratégie nationale d'adaptation du Canada.

[Traduction]

Le budget des dépenses comprend également un investissement ponctuel de 530 millions de dollars pour une contribution pluriannuelle initiale à la Fédération canadienne des municipalités pour le Fonds municipal vert. Il s'agit de fournir un financement essentiel aux municipalités et à leurs partenaires municipaux pour soutenir des initiatives d'adaptation.

En outre, plus de 229 millions de dollars de subventions et de contributions sont prévus pour le Fonds pour une économie à faibles émissions de carbone, qui soutient des projets qui contribuent à réduire les émissions de gaz à effet de serre du Canada, à générer une croissance propre et à renforcer la résilience des collectivités.

Plus de 45 millions de dollars dans le budget des dépenses sont destinés à des subventions et à des contributions à l'appui de la participation du Canada au financement international de la lutte contre les changements climatiques. Ce financement aide les pays en développement dans leur transition vers des économies

Environment and Climate Change Canada will continue to work with federal partners, provinces and territories, Indigenous peoples, local governments, conservation organizations, the private sector and civil society on an ambitious plan to conserve 25% of Canada's lands and oceans by 2025, 30% by 2030 and achieve full recovery of nature by 2050.

It is why these estimates also include more than \$736 million to conserve nature, including over \$309 million for contributions to support the Canada Nature Fund and over \$121 million to implement the Nature Smart Climate Solutions Fund.

In addition, Mr. Chair, there is also more than \$450 million for preventing and managing pollution. This will be used to make historic investments to protect and restore large lakes and river systems and invest in the Experimental Lakes Area in Northern Ontario to support international freshwater science and research. This includes funding that will transition to the Canada Water Agency once it becomes an independent stand-alone agency later this year.

[*Translation*]

In addition, Mr. Chair, almost \$272 million is earmarked for weather and environmental forecasting in order to invest in weather services; modernize infrastructure; and support efforts to predict, prevent and prepare for floods, forest fires, droughts, shoreline erosion and other extreme weather events exacerbated by climate change.

Lastly, over \$265 million will be spent on internal services to support all these major programs.

Mr. Chair, I hope that this summary will provide committee members with a comprehensive overview of the 2024-25 Main Estimates. Thank you again for the invitation. Mr. Moffet and I look forward to answering your questions.

The Chair: Thank you, Ms. Drainville.

[*English*]

Richard Goodyear, Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer, Fisheries and Oceans Canada: Good morning, Mr. Chair. I am pleased to be here today on the traditional unceded territory of the Algonquin Anishinaabe people.

durables, à faibles émissions de carbone et respectueuses de la nature.

Environnement et Changement climatique Canada continuera de travailler avec ses partenaires fédéraux, les provinces et les territoires, les peuples autochtones, les gouvernements locaux, les organismes de conservation, le secteur privé et la société civile à un plan ambitieux visant à conserver 25 % des terres et des océans du Canada d'ici 2025 et 30 % d'ici 2030 et à parvenir à un rétablissement complet de la nature d'ici 2050.

C'est pourquoi ce budget des dépenses comprend également plus de 736 millions de dollars pour la conservation de la nature, dont plus de 309 millions de dollars pour les contributions à l'appui du Fonds canadien pour la nature et plus de 121 millions de dollars pour la mise en œuvre du Fonds des solutions climatiques axées sur la nature.

En outre, monsieur le président, plus de 450 millions de dollars sont destinés à la prévention et à la gestion de la pollution. Cette somme servira à faire des investissements sans précédent pour protéger et restaurer les grands lacs et les réseaux fluviaux et à investir dans la région des lacs expérimentaux du Nord de l'Ontario pour soutenir la science et la recherche internationales sur l'eau douce. Ce montant comprend les fonds qui seront transférés à l'Agence canadienne de l'eau lorsqu'elle deviendra une agence distincte plus tard cette année.

[*Français*]

Par ailleurs, monsieur le président, près de 272 millions de dollars sont consacrés à la prévision des conditions météorologiques et environnementales afin d'investir dans les services météorologiques, de moderniser les infrastructures et de soutenir les efforts de prévision, de prévention et de préparation aux inondations, aux incendies de forêt, aux sécheresses, à l'érosion du rivage et à d'autres phénomènes météorologiques extrêmes aggravés par le changement climatique.

Enfin, plus de 265 millions de dollars seront consacrés aux services internes pour soutenir tous ces programmes importants.

Monsieur le président, j'espère que ce résumé fournira aux membres du comité une vue d'ensemble complète du Budget principal des dépenses de 2024-2025. Je vous remercie de nouveau pour cette invitation, et M. Moffet et moi serons heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame Drainville.

[*Traduction*]

Richard Goodyear, sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Pêches et Océans Canada : Bonjour, monsieur le président. Je suis ravi d'être ici aujourd'hui sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinaabe.

I'm happy to be joined by fellow officials from the department, including Stephanie Hopper, Director General, Small Craft Harbours; Todd Williams, Acting Director General, Fisheries and Resource Management; Kathy Graham, Director General, Marine Planning and Conservation; Katia Jollez, Director General, Priorities, Engagement and Planning, from the Canadian Coast Guard; and Doug Wentzell, Regional Director General, Maritimes Region.

Mr. Chair, today, we are appearing here before the committee to discuss the 2024-25 Main Estimates for Fisheries and Oceans Canada and the Canadian Coast Guard. At the end of my opening remarks, we will be glad to answer any questions you have.

Mr. Chair, through these main estimates, the department sought a total of \$4.7 billion in planned spending for the 2024-25 fiscal year. This amount represents an increase of \$573.8 million compared to the 2023-24 Main Estimates.

This increase in expenditures is a result of changes to funding requirements for several existing and new departmental initiatives.

These key initiatives include: \$506 million for projects related to the Canadian Coast Guard fleet renewal program, including procurement of new vessels; \$127.7 million related to the signing of new collective agreements for employees; and \$52.7 million to continue our work to modernize the Fisheries Act.

[Translation]

It's important to note that the decrease of \$254.2 million associated with other expenses offset the increase for this fiscal year. This amount includes \$89.8 million in temporary funding from the Hurricane Fiona Recovery Fund.

This funding helped repair critical infrastructure, recover and responsibly dispose of lost fishing gear and offset the costs of engineering assessments. That way, future infrastructure and ports can withstand extreme weather conditions occurring more and more frequently as a result of climate change.

[English]

We also have an \$83.5 million decrease this year as part of Fisheries and Oceans Canada's contribution to the government's commitment to find operational savings that can be reinvested in other areas of priority.

Je suis heureux d'être accompagné d'autres représentants du ministère : Mme Stephanie Hopper, directrice générale, Ports pour petits bateaux; M. Todd Williams, directeur général par intérim, Gestion des pêches et des ressources; Mme Kathy Graham, directrice générale, Planification et conservation marine; Mme Katia Jollez, directrice générale, Planification, mobilisation et priorités, de la Garde côtière canadienne; et M. Doug Wentzell, directeur général régional de la région des Maritimes.

Monsieur le président, nous comparaissons aujourd'hui devant le comité pour discuter du Budget principal des dépenses de 2024-2025 de Pêches et Océans Canada et de la Garde côtière canadienne. À la fin de ma déclaration préliminaire, nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

Monsieur le président, dans le cadre du Budget principal des dépenses, le ministère a demandé au total 4,7 milliards de dollars en dépenses prévues pour l'exercice 2024-2025. Ce montant représente une augmentation de 573,8 millions de dollars par rapport au Budget principal des dépenses de 2023-2024.

Cette augmentation des dépenses s'explique par les changements qui ont été apportés aux exigences de financement pour plusieurs initiatives ministérielles, nouvelles ou en cours.

Ces initiatives clés comprennent : 506 millions de dollars pour des projets liés au programme de renouvellement de la flotte de la Garde côtière canadienne, y compris l'acquisition de nouveaux navires; 127,7 millions de dollars liés à la signature de nouvelles conventions collectives pour les employés; et 52,7 millions de dollars pour le travail de modernisation de la Loi sur les pêches en cours.

[Français]

Il est important de noter que la diminution de 254,2 millions de dollars associés à d'autres dépenses a contrebalancé l'augmentation pour cet exercice financier. Ce montant comprend 89,8 millions de dollars de financement temporaire provenant du Fonds de rétablissement de l'ouragan Fiona.

Ce financement a permis de réparer des infrastructures essentielles, de récupérer et d'éliminer de manière responsable les engins de pêche perdus et de compenser les coûts des évaluations d'ingénierie, afin que les infrastructures et les ports futurs puissent résister aux conditions météorologiques extrêmes de plus en plus fréquentes en raison du changement climatique.

[Traduction]

Nous avons également cette année une diminution de 83,5 millions de dollars dans le cadre de la contribution de Pêches et Océans Canada à l'engagement du gouvernement de réaliser des économies opérationnelles qui peuvent être réinvesties dans d'autres secteurs prioritaires.

Mr. Chair, you'll notice spending on the Canadian Coast Guard fleet is the largest item in the department's main estimates.

This \$506 million in new funding will be used for procurement of new ships for the Canadian Coast Guard and to hire and train personnel, while also allowing it to do the necessary work to keep existing ships operational.

You will note that another main spending item for the department this year is for work to continue to support the implementation of the fish stock provisions of the Fisheries Act. These provisions include new obligations to maintain fish stocks at sustainable levels and to rebuild depleted stocks.

Fisheries and Oceans Canada is working with Indigenous peoples, provinces and stakeholders to develop the necessary policies and regulations needed to help ensure Canada's fisheries and marine resources are sustainable for generations to come.

[Translation]

In Budget 2024, the Government of Canada awarded Fisheries and Oceans Canada \$463.3 million over three years to repair and maintain small craft harbours owned by the department, including those damaged by Hurricane Fiona.

Repairs made with this funding will allow small craft harbours to better adapt to significant weather events that occur as a result of climate change.

Canada's small craft harbours provide essential support to the commercial fishing industry. Budget 2024 funds will be used to strengthen and support our network of ports across the country.

[English]

Mr. Chair, I thank you and appreciate the opportunity to appear today. My colleagues and I would be happy to take any questions you have.

The Chair: Thank you. Mr. Desmeules, please proceed.

Louis Desmeules, Director General, Finances and Deputy Chief Financial Officer, Transport Canada: Thank you, Mr. Chair. I would like to begin by acknowledging that the land on which we are gathered is the unceded and traditional territory of the Algonquin Anishinaabe people.

Monsieur le président, vous constaterez que les dépenses relatives à la flotte de la Garde côtière canadienne constituent le poste le plus important du Budget principal des dépenses du ministère.

Le nouveau financement de 506 millions de dollars servira à l'acquisition de nouveaux navires pour la Garde côtière canadienne, ainsi qu'à l'embauche et à la formation du personnel, tout en lui permettant d'effectuer les travaux nécessaires pour maintenir les navires existants en état de fonctionnement.

Vous constaterez qu'un autre poste de dépense important du ministère cette année concerne les travaux accomplis pour continuer de soutenir la mise en œuvre des dispositions relatives aux stocks de poissons de la Loi sur les pêches. Les dispositions en question comprennent de nouvelles obligations visant à maintenir les stocks de poissons à des niveaux durables et à reconstituer les stocks épuisés.

Pêches et Océans Canada collabore avec les peuples autochtones, les provinces et les intervenants afin d'élaborer les politiques et les règlements nécessaires pour assurer la durabilité des pêches et des ressources marines du Canada pour les générations à venir.

[Français]

En ce qui concerne le budget de 2024, le gouvernement du Canada a accordé à Pêches et Océans Canada 463,3 millions de dollars sur trois ans pour réparer et entretenir les ports pour petits bateaux appartenant au ministère, y compris ceux qui ont été endommagés par l'ouragan *Fiona*.

Les réparations effectuées grâce à ce financement permettront aux ports pour petits bateaux d'être mieux adaptés pour faire face aux événements météorologiques importants qui se produisent en raison du changement climatique.

Les ports pour petits bateaux du Canada apportent un soutien essentiel à l'industrie de la pêche commerciale, et les fonds du budget de 2024 serviront à renforcer et à soutenir notre réseau de ports à travers le pays.

[Traduction]

Monsieur le président, je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître aujourd'hui. Mes collègues et moi-même serons ravis de répondre à vos questions.

Le président : Merci. Monsieur Desmeules, je vous prie de bien vouloir commencer.

Louis Desmeules, directeur général des finances et administrateur général adjoint des finances, Transports Canada : Merci, monsieur le président. Je voudrais commencer par souligner que nous sommes réunis sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinaabe.

I am joined today by several other Transport Canada officials: Craig Hutton, Associate Assistant Deputy Minister, Policy; Joshua LaRocque, Director General, Transportation Infrastructure Programs; Lisa Setlakwe, Assistant Deputy Minister, Safety and Security; and Vincent Robitaille, Assistant Deputy Minister, High Frequency Rail.

We are pleased to be here today to discuss Transport Canada's main estimates for fiscal year 2024-2025.

[*Translation*]

Transport Canada's mandate is to ensure that our transportation system is safe and secure, efficient, green and innovative. To support these goals, the Main Estimates include \$3.7 billion for the Department of Transport and \$2.6 billion for the Crown corporations in the Department of Transport's portfolio.

Compared to the previous fiscal year, Transport Canada's Main Estimates have increased by \$38.9 million, or by 1%. This increase is found in our capital vote. It mainly supports additional work on the Crown-owned airports and other infrastructure work on our fixed assets.

In addition, Transport Canada's contribution to the government's refocusing government spending initiative announced in Budget 2023 is included in these Main Estimates. Savings of \$39.4 million in 2024-25 will be achieved by finding efficiencies through the modernization of processes and tools; by reducing activities in areas of low value for money; and by eliminating functions no longer aligned with the department's core mandate and Government of Canada priorities.

I'll now take a couple of moments to highlight some of the important work carried out by Transport Canada and the Crown corporations in the portfolio funded by these Main Estimates.

The Main Estimates include funding for the Oceans Protection Plan. This funding will allow us to continue building meaningful partnerships with indigenous peoples, coastal communities and scientists in order to make marine shipping safe, increase protection for marine ecosystems and enhance emergency response capacity. As such, we're helping to protect the environment by reducing the impact of commercial shipping on marine life and by building a cleaner world for generations to come.

Another important focus is the safety and security of our transportation system.

Je suis accompagné aujourd'hui par plusieurs autres dirigeants de Transports Canada : M. Craig Hutton, sous-ministre adjoint délégué, Politiques; M. Joshua LaRocque, directeur général, Programmes d'infrastructure de transport; Mme Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté; et M. Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence.

Nous sommes heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter du Budget principal des dépenses de Transports Canada pour l'exercice 2024-2025.

[*Français*]

Le mandat de Transports Canada est de veiller à ce que notre système de transport soit sécuritaire, efficace, écologique et innovateur. Pour soutenir ces objectifs, le Budget principal des dépenses comprend 3,7 milliards de dollars pour le ministère des Transports et 2,6 milliards de dollars pour les sociétés d'État du portefeuille du ministère des Transports.

Par rapport à l'exercice précédent, le Budget principal des dépenses de Transports Canada a augmenté de 38,9 millions de dollars, soit une augmentation de 1 %. Cette augmentation se retrouve dans notre crédit pour les dépenses en capital, principalement à l'appui de travaux supplémentaires dans les aéroports appartenant à l'État et d'autres travaux d'infrastructure sur nos immobilisations.

J'aimerais également mentionner que la contribution de Transports Canada à l'initiative visant à recentrer les dépenses gouvernementales annoncée dans le budget de 2023 est incluse dans le présent budget des dépenses. Des économies de 39,4 millions de dollars en 2024-2025 seront obtenues en réalisant des gains d'efficacité grâce à la modernisation des processus et des outils, en réduisant les activités dans les domaines où l'optimisation des ressources est faible et en éliminant les fonctions qui ne sont plus conformes au mandat principal du ministère et aux priorités du gouvernement du Canada.

J'aimerais maintenant prendre quelques minutes pour souligner certains des travaux importants réalisés par Transports Canada et les sociétés d'État du portefeuille qui sont financés par le présent Budget principal des dépenses.

Ce dernier comprend le financement pour le Plan de protection des océans du Canada. Ce financement nous permettra de continuer d'établir des partenariats importants avec les peuples autochtones, les communautés côtières et les scientifiques, afin de rendre la navigation maritime sûre, d'accroître la protection des écosystèmes marins et de renforcer la capacité d'intervention en cas d'urgence. Ainsi, nous contribuons à la protection de l'environnement en réduisant l'impact de la navigation commerciale sur la vie marine et en construisant un monde plus propre pour les générations à venir.

La sécurité et la sûreté de notre système de transport constituent une autre priorité importante.

Transport Canada's Main Estimates include, under the core responsibility of a safe and secure transportation system, \$530 million for a wide variety of programs across all modes of transportation. Modernizing how the transportation of dangerous goods is overseen and regulated, continuing to test vehicles, child car seats and new technologies and providing guidance for the safe and responsible use of increasingly complex drone applications are just a few examples of initiatives contributing to the safety and security of the transportation system.

The department's Main Estimates also include funds for investing in our supply chains to ensure that they stay resilient and that they can provide people with the goods they need, when they need them, at an affordable price. Supply chains play a pivotal role in sustaining and bolstering Canada's economic competitiveness. We're moving forward with the implementation of our national supply chain strategy.

The Crown corporations are important entities within the transportation portfolio. Funding in the Crown corporations' budget will allow the corporations to carry out their important mandates.

[English]

For example, these current Main Estimates will provide all the necessary funding for the Canadian Air Transport Security Authority operations. It will support the organization in its mandate to provide effective and efficient screening of persons, maintain its level of service and strengthen security measures at airports.

Also, funding for Marine Atlantic and the Federal Bridge Corporation will support the transportation of Canadians who rely on ferry services and international bridges while keeping fares affordable for users. These initiatives represent a sample of the diverse activities that Transport Canada is undertaking to achieve its mandate.

Funding provided through the 2024-25 Main Estimates will enable Transport Canada to continue offering Canadians a trustworthy and dependable transportation system.

My colleagues and I are happy to answer any questions that the committee might have.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Desmeules.

Le Budget principal des dépenses de Transports Canada comprend, au titre de la responsabilité essentielle d'un système de transport sûr et sécuritaire, 530 millions de dollars pour une grande variété de programmes dans tous les modes de transport. La modernisation de la surveillance et de la réglementation du transport des marchandises dangereuses, la poursuite des essais des véhicules, des sièges d'auto pour enfants et des nouvelles technologies, ainsi que l'orientation de l'utilisation sécuritaire et responsable des applications de plus en plus complexes des drones ne sont que quelques exemples d'initiatives contribuant à la sécurité et à la sûreté du système de transport.

Ce Budget principal des dépenses du ministère prévoit également des fonds pour investir dans nos chaînes d'approvisionnement afin de s'assurer qu'elles sont résilientes et qu'elles peuvent fournir aux gens des biens dont ils ont besoin, au moment où ils en ont besoin, à un prix abordable. Les chaînes d'approvisionnement jouent un rôle essentiel pour soutenir et renforcer la compétitivité économique du Canada. Nous progressons dans la mise en œuvre de notre stratégie nationale en matière de chaînes d'approvisionnement.

Les sociétés d'État sont également des entités importantes au sein du portefeuille des transports. Les fonds prévus dans le budget des sociétés d'État permettront à ces dernières de s'acquitter de leurs importants mandats.

[Traduction]

Par exemple, le Budget principal des dépenses fournira tous les fonds nécessaires aux opérations de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Cela aidera l'organisation à accomplir son mandat, qui consiste à assurer un contrôle efficace et efficient des personnes, à maintenir son niveau de service et à renforcer les mesures de sécurité dans les aéroports.

Par ailleurs, les fonds alloués à Marine Atlantic et à la Société des ponts fédéraux soutiendront le transport des Canadiens qui dépendent des services de traversiers et des ponts internationaux, tout en maintenant les tarifs à un niveau abordable pour les utilisateurs. Ces initiatives représentent un échantillon des diverses activités que Transports Canada entreprend pour réaliser son mandat.

Le financement fourni par l'entremise du Budget principal des dépenses de 2024-2025 permettra à Transports Canada de continuer à offrir aux Canadiens un réseau de transport digne de confiance et fiable.

Mes collègues et moi-même serons heureux de répondre aux questions que le comité pourrait avoir.

[Français]

Le président : Merci, monsieur Desmeules.

Francis Brisson, Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer, Corporate Management and Services Sector, Natural Resources Canada: Thank you, Mr. Chair. Good morning, honourable senators. My name is Francis Brisson. I'm the Assistant Deputy Minister and Chief Financial Officer of the Corporate Management and Services Sector at Natural Resources Canada.

[English]

Let me begin by acknowledging that we are meeting on the traditional unceded territory of the Algonquin Anishinaabe people.

Thank you for the opportunity to discuss Natural Resources Canada's Main Estimates for 2024-25.

In the Main Estimates for 2024-25, the department is seeking a total of \$5.6 billion, comprising of \$886 million for operating expenditures, \$38.4 million for capital expenditures, \$2.8 billion for grants and contributions, and \$1.8 billion in statutory authorities.

[Translation]

It represents a net increase of just under \$500 million, or about 9%, over the 2023-24 Main Estimates, which were \$5.1 billion.

[English]

The funding requested in these Main Estimates will contribute to ensuring Canada delivers on the climate change agenda and transition to a low carbon economy. It will support the government's strategy to seize key economic opportunity in accelerating sectors, including critical minerals in the EV supply chain, hydrogen, biofuels, nuclear technology and carbon management. It will support Canada's competitiveness; build affordable, reliable, and clean electricity networks; and further economic reconciliation with Indigenous peoples.

Key increases from last year's Main Estimates include transitioning from oil to heat pumps, increasing the rate of building retrofits, developing critical minerals, advancing Canada's forest economy and supporting the new tree-planting projects, as well as creating safe and secure communities, including wildfire resiliency.

Francis Brisson, sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances, Secteur de la gestion et des services intégrés, Ressources naturelles Canada : Merci, monsieur le président. Bonjour, honorables sénateurs. Je m'appelle Francis Brisson et je suis sous-ministre adjoint et dirigeant principal des finances du Secteur de la gestion et des services intégrés à Ressources naturelles Canada.

[Traduction]

Permettez-moi d'abord de souligner que nous nous réunissons sur le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

Je vous remercie de nous donner l'occasion de discuter du Budget principal des dépenses de Ressources naturelles Canada pour 2024-2025.

Dans le Budget principal des dépenses pour 2024-2025, le ministère demande un total de 5,6 milliards de dollars, dont 886 millions de dollars pour les dépenses de fonctionnement, 38,4 millions de dollars pour les dépenses en capital, 2,8 milliards de dollars pour les subventions et les contributions et 1,8 milliard de dollars en autorisations législatives.

[Français]

Cela représente une augmentation nette d'un peu moins de 500 millions de dollars, ou environ 9 %, par rapport au Budget principal des dépenses de 2023-2024, qui se situait à 5,1 milliards de dollars.

[Traduction]

Le financement demandé dans le Budget principal des dépenses contribuera à faire en sorte que le Canada respecte le programme de lutte contre le changement climatique et la transition vers une économie à faibles émissions de carbone. Il soutiendra la stratégie du gouvernement visant à saisir les principales opportunités économiques dans des secteurs en pleine expansion, notamment les minéraux essentiels de la chaîne d'approvisionnement des véhicules électriques, l'hydrogène, les biocarburants, la technologie nucléaire et la gestion du carbone. Il permettra de soutenir la compétitivité du Canada; de construire des réseaux électriques abordables, fiables et propres; et de favoriser la réconciliation économique avec les peuples autochtones.

Les principales augmentations par rapport au Budget principal des dépenses de l'année dernière comprennent la transition du chauffage au mazout à la thermopompe, l'augmentation du taux de rénovation des bâtiments, le développement des minéraux essentiels, l'avancement de l'économie forestière du Canada et le soutien de nouveaux projets de plantation d'arbres, ainsi que la création de communautés sûres, y compris la résilience aux incendies de forêt.

[Translation]

That said, I would like to elaborate on a few programs included in this year's Main Estimates.

[English]

Natural Resources Canada's Main Estimates include \$778.1 million for home retrofits to support the government's new Oil to Heat Pump Affordability program and existing Canada Greener Homes Grant program. The new Oil to Heat Pump Affordability program will help low-to-medium-income Canadians offset costs of transitioning from oil heating to electric heat pumps.

Natural Resources Canada is partnering with provinces and territories to provide up to an additional \$5,000 in grant funding to eligible homeowners for installing a heat pump, as well as a targeted one-time incentive payment of \$250 to those who commit to adopting a heat pump.

The Greener Homes Grant program continues to provide existing applicants with a grant of up to \$600 for the cost of EnerGuide home energy evaluations, and up to \$5,000 for energy-efficient retrofits.

Also, \$421.2 million will be used for Smart Renewables and Electrification Pathways Program to enable a net-zero electricity system by 2035. This supports commercial-scale renewable energy and electrical grid modernization projects and supports capacity-building projects helping communities and organizations acquire the knowledge and tools needed to develop renewable energy and grid modernization projects.

Natural Resources Canada's Main Estimates include \$389.2 million for the Clean Fuels Fund to support new clean-fuel production capacity, the establishment of biomass supply chains, and the development of codes and standards to help accelerate the transition to net zero by 2050.

[Translation]

Lastly, \$296.3 million will support the government's commitment to plant two billion trees in the next decade as a crucial part of Canada's climate plan to restore, better manage and conserve Canada's natural ecosystem.

[Français]

Cela étant dit, j'aimerais m'attarder sur quelques programmes figurant dans le Budget principal des dépenses de cette année.

[Traduction]

Le Budget principal des dépenses de Ressources naturelles Canada comprend 778,1 millions de dollars pour les rénovations domiciliaires afin de soutenir le nouveau programme pour la Conversion abordable du mazout à la thermopompe et le programme Subvention canadienne pour des maisons plus vertes actuel. Le nouveau programme pour la Conversion abordable du mazout à la thermopompe aidera les Canadiens à revenu faible ou moyen à compenser les coûts de passer du chauffage au mazout à la thermopompe.

Ressources naturelles Canada s'associe aux provinces et aux territoires pour fournir jusqu'à 5 000 \$ de subventions supplémentaires aux propriétaires admissibles pour l'installation d'une thermopompe, ainsi qu'un paiement incitatif ponctuel ciblé de 250 \$ à ceux qui s'engagent à utiliser une thermopompe.

Le programme de subvention pour des maisons plus vertes continue à offrir aux candidats actuels une subvention pouvant atteindre 600 \$ pour le coût d'évaluations énergétiques Énergide des maisons et jusqu'à 5 000 \$ pour les rénovations écoénergétiques.

Également, 421,2 millions de dollars serviront au Programme des énergies renouvelables intelligentes et de trajectoires d'électrification afin de permettre la mise en place d'un système électrique carboneutre d'ici 2035. Ceci soutient des projets de modernisation du réseau électrique et des projets d'énergie renouvelable à l'échelle commerciale, ainsi que des projets visant à bâtir les capacités et à aider les communautés et les organisations à acquérir les connaissances et les outils nécessaires pour développer des projets d'énergie renouvelable et de modernisation du réseau.

Le Budget principal des dépenses de Ressources naturelles Canada comprend 389,2 millions de dollars pour le Fonds pour les combustibles propres afin de soutenir les nouvelles capacités de production de combustibles propres, la mise en place de chaînes d'approvisionnement en biomasse et l'élaboration de codes et de normes visant à accélérer la transition vers la carboneutralité d'ici à 2050.

[Français]

Enfin, 296,3 millions de dollars serviront à soutenir l'engagement du gouvernement à planter deux milliards d'arbres au cours de la prochaine décennie, ce qui constitue un élément essentiel du plan climatique du Canada visant à restaurer, mieux gérer et conserver l'écosystème naturel du Canada.

[English]

Together, these programs account for \$1.9 billion, or 52% of the \$3.7 billion requested in voted authorities. This focus on building a clean economy for the future was reflected in the recent budget. Budget 2024 delivered significant clean economy investments, including the Electric Vehicle Supply Chain investment tax credit, new measures for biofuels to the biofuel sector and \$800 million to stand up the Canada Greener Homes grant program.

Budget 2024 also announced a \$5-billion Indigenous Loan Guarantee Program, which will ensure that Indigenous communities will derive long-term benefits from key energy and resource projects.

Finally, I would add these Main Estimates reflect the department's contribution toward the government's efforts to refocusing government spending. The department has met its established target for reductions.

[Translation]

With that, I would like to thank the committee for the opportunity to discuss the Main Estimates. My colleagues and I look forward to answering your questions. Thank you.

The Chair: Thank you, Mr. Brisson.

[English]

Senator Marshall: My first question is for the Department of the Environment. Ms. Drainville and I were speaking just before the meeting and I wasn't sure I would have questions for her department, but I do. A couple of weeks ago, the Commissioner of the Environment and Sustainable Development released a report on contaminated sites. I was looking for some more information on that because, in your Main Estimates, you are looking for \$2.7 billion, but the liability that's on the books of the government is actually \$10.1 billion.

My first question is, when that liability is increased, does it flow through any of your appropriations or is it recorded somewhere else?

Ms. Drainville: Thank you very much, senator, for your question. The Federal Contaminated Sites Action Plan is in place to oversee all the contaminated sites across the country. The secretariat is sitting within ECCC, but ECCC has its own decontaminated sites to go through. Funding is allocated to that, and the funding is prioritized to the sites that are highly contaminated and where we have accessibility — easy access, I

[Traduction]

Ensemble, ces programmes représentent 1,9 milliard de dollars, soit 52 % des 3,7 milliards de dollars demandés en autorisations votées. L'accent mis sur la construction d'une économie propre pour l'avenir est reflété dans le récent budget. Le budget de 2024 prévoit d'importants investissements dans l'économie propre, notamment le crédit d'impôt à l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques, de nouvelles mesures pour le secteur des biocarburants et 800 millions de dollars pour mettre en place le programme Subvention canadienne pour des maisons plus vertes.

Le budget de 2024 prévoit également le Programme de garantie de prêts pour les Autochtones de 5 milliards de dollars qui garantira que les communautés autochtones tireront des avantages à long terme de projets clés dans le domaine de l'énergie et des ressources.

Enfin, j'ajouterai que le Budget principal des dépenses reflète la contribution du ministère aux efforts déployés par le gouvernement pour recentrer les dépenses. Le ministère a atteint ses objectifs de réductions.

[Français]

Sur ce, j'aimerais remercier le comité de m'avoir donné l'occasion de discuter du Budget principal des dépenses. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions. Merci.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Brisson.

[Traduction]

La sénatrice Marshall : Ma première question s'adresse au ministère de l'Environnement. Mme Drainville et moi avons eu une discussion juste avant la réunion et je n'étais pas certaine que j'aurais des questions à poser sur son ministère, mais c'est le cas. Il y a deux ou trois semaines, le commissaire à l'environnement et au développement durable a publié un rapport sur les sites contaminés. Je souhaitais obtenir davantage de renseignements à ce sujet, car, dans le Budget principal des dépenses, vous demandez 2,7 milliards de dollars, mais le passif inscrit dans les livres du gouvernement s'élève en fait à 10,1 milliards de dollars.

Je vous pose ma première question. Lorsque ce passif augmente, est-ce que cela passe par l'un ou l'autre de vos crédits ou est-ce que c'est inscrit ailleurs?

Mme Drainville : Merci beaucoup de votre question, sénatrice. Le Plan d'action pour les sites contaminés fédéraux est en place pour surveiller tous les sites contaminés au pays. Le secrétariat siège au sein d'ECCC, mais ECCC a ses propres sites décontaminés à examiner. Des fonds sont alloués à cet effet et la priorité est donnée aux sites très contaminés et accessibles — faciles d'accès, dirais-je. Dans certaines régions éloignées, il est

would say. In some remote areas, it is more difficult to process the contamination. That being said, there is an assessment made of all of our sites. We prioritize and we have a long-term plan to address all of them.

The funding is there. We try to maximize the funding we have. Obviously, if we were to address everything in the same fiscal year, funding will never be sufficient. As we have a long-term plan, we try to ensure that the funding is there to address all of this. It's an ongoing activity, as you know.

Senator Marshall: I want to pick up on one point where you said there's not enough funding. The Commissioner of the Environment and Sustainable Development said that a significant amount of funding was lapsed. I am interested in when that liability is increased. There was a significant increase between 2022 and 2023, about several billions of dollars. Since the Main Estimates is under \$3 billion, where does that increase get posted? Which department bears that increase? It can't be your department because you don't have enough money there.

Ms. Drainville: You're right. The money is spread across multiple departments. As I mentioned, this is a broader question that probably needs more information than what I can provide to you today, but the secretariat is managing this for the entire Government of Canada. Billions of dollars across the ecosystem is shared so that we can address —

Senator Marshall: Can you send to the clerk, for the increase, what departments bore the increase? Where, exactly, is the increase recorded? I was looking at that.

Concerning the \$10.1 billion, I read the Environment Commissioner's report. The way the report reads, it seems like the \$10.1 billion is not really sufficient. It did say that a number of the assessments were not done. They focus on the Faro Mine and the Giant Mine, especially. It seemed from the report that \$5 billion is needed for the Faro Mine and \$3.9 billion for the Giant Mine but the liability is only at \$10.1 billion. The numbers don't really match.

When do you expect to see another increase? That increase will be significantly more than the \$2.7 billion that's in the Main Estimates.

Ms. Drainville: That's a very good question. The program, as you know, is an initiative that is funded on a temporary basis. Every five years, we go back to add more funding to the program itself. The program will come to an end in the near future. We'll

plus difficile de remédier à la contamination. Cela dit, tous nos sites font l'objet d'une évaluation. Nous établissons les priorités et nous disposons d'un plan à long terme pour tous les sites.

Le financement est là. Nous essayons de maximiser les fonds dont nous disposons. Il est évident que si nous devions tout régler au cours du même exercice, les fonds ne seraient jamais suffisants. Comme nous avons un plan à long terme, nous essayons de nous assurer que nous avons le financement qu'il faut pour tout cela. Ce sont des activités continues, comme vous le savez.

La sénatrice Marshall : J'aimerais rebondir sur un point lorsque vous avez dit qu'il n'y avait pas assez de fonds. Le commissaire à l'environnement et au développement durable a indiqué qu'un montant important de financement n'avait pas été utilisé. Je m'intéresse au moment où le passif est augmenté. Il y a eu une augmentation importante entre 2022 et 2023, de l'ordre de plusieurs milliards de dollars. Étant donné que le Budget principal des dépenses s'élève à moins de 3 milliards de dollars, où cette augmentation est-elle comptabilisée? Quel ministère l'assume? Il ne peut pas s'agir du vôtre parce qu'il n'y a pas assez d'argent.

Mme Drainville : Vous avez raison. L'argent est réparti entre différents ministères. Comme je l'ai mentionné, il s'agit d'une question plus vaste qui nécessite probablement plus de renseignements par rapport à ce que je peux vous dire aujourd'hui, mais le secrétariat gère cela pour l'ensemble du gouvernement du Canada. Des milliards de dollars sont répartis dans l'écosystème afin que nous puissions...

La sénatrice Marshall : Pouvez-vous transmettre à la greffière l'information au sujet de l'augmentation? Quels ministères ont assumé l'augmentation? Où, exactement, l'augmentation est-elle inscrite? C'est l'information que je cherchais.

En ce qui concerne les 10,1 milliards de dollars, j'ai lu le rapport du commissaire à l'environnement. D'après le rapport, il semble que les 10,1 milliards de dollars ne suffisent pas vraiment. On indique qu'un certain nombre d'évaluations n'ont pas été effectuées. Il est question des mines Faro et Giant, en particulier. Le rapport semble indiquer qu'il faut 5 milliards de dollars pour la mine Faro et 3,9 milliards de dollars pour la mine Giant. Or, le passif n'est que de 10,1 milliards de dollars. Les chiffres ne concordent pas vraiment.

Quand prévoyez-vous une nouvelle augmentation? Cette augmentation sera bien plus importante que les 2,7 milliards de dollars qui figurent dans le Budget principal des dépenses.

Mme Drainville : C'est une très bonne question. Comme vous le savez, le programme est une initiative qui est financée de façon temporaire. Tous les cinq ans, nous revenons pour augmenter le financement du programme. Il prendra fin bientôt.

seek additional funding. We'll go through the entire process to get that.

As far as what the Commissioner of the Environment is sharing with you and how it doesn't add up, we'll have to go back and get back to you with that information because I cannot reconcile that myself.

Senator Marshall: I'd appreciate that. I'd like to know which vote it gets charged to, in your department. That would be great. That would be helpful.

To Fisheries and Oceans, there's been a lot of discussion recently about professional services, Mr. Goodyear. I notice in the Main Estimates that the request is going — I think you had \$747 million requested in Main Estimates last year to over \$1 billion this year. Why would there be an increase there, given that the government is trying to decrease the amount of money they're spending on professional services?

Mr. Goodyear: Thank you for the question. One of the accounting issues with professional services is that our shipbuilding is also part of professional services. The large part of the increase is not related to what you would think of as contracting or consultants but to our shipbuilding requirements.

Senator Marshall: Okay. You've got an increase, but Natural Resources Canada also has a request for an increase, from \$5 million to \$5.5 million. Why would yours increase? It just seems like the departments are all asking for more money in professional services when it's been in the media that they're concerned about how much money is going toward professional services. You have an increase of almost half a million dollars there. What would be the reason for that?

Mr. Brisson: Thank you for the question. From our perspective, professional services is something that we take seriously, given the government's mandate to look at reducing this.

I'd like to point out that, similar to fisheries, some of our professional services are associated with scientific activities and specific needs associated with that.

Also, the reduction in our professional services and the reduction associated with the government spending review reduced our professional services funding at a certain point in time a few years ago. Since then, we've added additional resources allocated to us for new activities, new programs, and so on. Some of these activities need professional services to be able to look into that.

Nous demanderons des fonds supplémentaires. Nous suivrons tout le processus pour l'obtenir.

Pour ce qui est de ce que le commissaire à l'environnement vous a dit et du fait que les chiffres ne concordent pas, nous devons vous revenir là-dessus, car je ne peux pas faire le rapprochement moi-même.

La sénatrice Marshall : Je vous en serais reconnaissante. J'aimerais savoir à quel crédit cela est imputé, dans votre ministère. Ce serait très bien. Ce serait utile.

Ma prochaine question s'adresse à Pêches et Océans Canada. On a beaucoup parlé des services professionnels récemment, monsieur Goodyear. Je remarque que, dans le Budget principal des dépenses, la demande passe... Je pense que vous aviez demandé 747 millions de dollars dans le Budget principal des dépenses de l'année dernière et que vous demandez plus de 1 milliard de dollars cette année. Pourquoi y aurait-il une augmentation étant donné que le gouvernement essaie de réduire les sommes dépensées en services professionnels?

M. Goodyear : Merci pour la question. L'un des problèmes de comptabilité concernant les services professionnels, c'est que la construction navale fait également partie des services professionnels. La majeure partie de l'augmentation n'est pas liée à ce que l'on pourrait considérer comme des contrats ou des services de consultants, mais à nos besoins en matière de construction navale.

La sénatrice Marshall : D'accord. Il s'agit d'une augmentation, mais Ressources naturelles Canada demande également une augmentation qui ferait passer son montant de 5 à 5,5 millions de dollars. Pourquoi le vôtre augmenterait-il? Il semble que les ministères demandent tous plus d'argent pour les services professionnels, mais les médias indiquent qu'on est préoccupé par les sommes qui sont consacrées aux services professionnels. Vous avez ici une augmentation de près d'un demi-million de dollars. Quelle en est la raison?

M. Brisson : Merci pour cette question. De notre côté, nous prenons très au sérieux la question des services professionnels, étant donné que le gouvernement a pour mandat de chercher à en réduire le recours.

J'aimerais souligner que, tout comme dans le cas de Pêches et Océans Canada, certains de nos services professionnels sont associés à des activités scientifiques et aux besoins spécifiques qui s'y rattachent.

Par ailleurs, la réduction des services professionnels et la réduction liée à l'examen des dépenses du gouvernement ont réduit notre financement pour les services professionnels à un certain moment il y a quelques années. Depuis, nous avons ajouté des ressources qui nous ont été attribuées pour de nouvelles activités, de nouveaux programmes, etc. Certaines de ces activités nécessitent des services professionnels.

That being said, we are extremely careful in trying to ensure that we only use professional services in cases where we need them. We've been looking internally as well to leverage internal capacity to be able to use our own resources — our employees and so forth — instead of going out to professional services on all of that.

Senator Marshall: I have one question for Transport Canada related to professional services because you also have an increase. Put me on second round if somebody else doesn't ask that question.

The Chair: Thank you, Senator Marshall.

[*Translation*]

Senator Forest: Thank you for joining us this morning. My first question is for Mr. Goodyear and it concerns the shrimp crisis.

Despite the department's assistance plan, fishers and workers in the East are really worried. The measures didn't stop Quebec's oldest shrimp processing plant, Fruits de mer de l'Est, from shutting down and laying off over 55 employees and at least 104 temporary foreign workers who didn't show up.

With the low quotas of 3,060 tonnes allocated this year by Fisheries and Oceans Canada for the 80 fishers in Quebec, New Brunswick and Newfoundland, plants will surely need to turn to imports.

What's the plan to help shrimp fishers in Eastern Canada, so that we don't lose all this expertise and knowledge and this key economic activity for eastern Quebec?

Mr. Goodyear: Thank you for the question, senator. I'll ask my colleague to answer it.

Todd Williams, Acting Director General, Fisheries and Resource Management, Fisheries and Oceans Canada: Thank you for your question.

[*English*]

We have seen in the Gulf of St. Lawrence's shrimp fishery this year and in recent years significant declines with that fishery. The department has responded in a number of ways, including providing flexibility and enhanced flexibility for those licence holders so that they can combine and properly share those licences and help with the costs associated with those.

We've also worked with the Province of Quebec to ensure that their programming is aligned to assist that fleet. Recently, the minister announced 10% of the reopening of Unit 1 redfish to be

Cela dit, nous sommes très prudents et nous veillons à ne faire appel à des services professionnels que dans les cas où nous en avons besoin. Nous cherchons également à tirer parti de nos capacités à l'interne afin de pouvoir utiliser nos propres ressources — nos employés, entre autres — au lieu de faire appel à des services professionnels.

La sénatrice Marshall : J'ai une question pour Transports Canada au sujet des services professionnels parce qu'il y a aussi une augmentation. Si personne ne la pose, j'interviendrai au deuxième tour.

Le président : Merci, sénatrice Marshall.

[*Français*]

Le sénateur Forest : Merci de votre présence parmi nous ce matin. Ma première question s'adresse à M. Goodyear et concerne la crise de la crevette.

Malgré le plan d'aide du ministère, les pêcheurs et les travailleurs de l'Est sont vraiment inquiets. D'ailleurs, les mesures n'ont pas empêché la plus vieille usine de transformation de crevettes du Québec, Fruits de mer de l'Est, de fermer ses portes et de mettre à pied plus de 55 salariés et au moins 104 travailleurs étrangers temporaires qui ne se sont pas présentés.

Avec les faibles quotas de 3 060 tonnes octroyés cette année par Pêches et Océans Canada pour les 80 pêcheurs du Québec, du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve, les usines devront sûrement se tourner vers l'importation.

Quel est le plan pour aider les pêcheurs de crevettes dans l'Est du Canada, pour qu'on ne perde pas toute cette expertise et cette connaissance qu'on a, ainsi que cette activité économique fort importante pour l'Est du Québec?

M. Goodyear : Merci pour la question, monsieur le sénateur; je vais demander à mon collègue d'y répondre.

Todd Williams, directeur général par intérim, Gestion des pêches et des ressources, Pêches et Océans Canada : Merci pour votre question.

[*Traduction*]

La pêche à la crevette dans le golfe du Saint-Laurent a connu un déclin important cette année et au cours des dernières années. Le ministère a réagi de plusieurs façons, notamment en offrant une certaine souplesse et une meilleure souplesse aux détenteurs de permis afin qu'ils puissent combiner et partager les permis de façon adéquate, et en les aidant à assumer les coûts qui y sont associés.

Nous avons également travaillé avec le Québec pour veiller à ce que les programmes soient harmonisés afin d'aider cette flotte. Récemment, la ministre a annoncé que dans le cadre de la

allocated to those shrimp harvesters in the gulf. Those are three measures in which we are working with that fleet to address those concerns.

[*Translation*]

Senator Forest: Do you think that the measures in place will help maintain the fishing fleet and the plants still in operation — because the Matane plant is closed?

Mr. Williams: Thank you for your question, senator.

[*English*]

It is a challenge. We notice with this particular fleet, there are structural economic challenges in which the fleet has structural and significant debt loads which make it challenging to address those.

Fisheries and Oceans Canada does not have the existing mandate or programming to assist in relieving those loans or relieving that debt of those licence holders. As a fisheries manager and as a department, we have the mandate to respond to these by providing opportunity in other fisheries, which we have, by relaxing existing policies, which we have as well, and working with the provincial government to address those concerns.

It is a challenge dealing with a fishery and a resource like this, which is so susceptible to changing environmental conditions.

[*Translation*]

Senator Forest: Mr. Goodyear, in your highly insightful remarks, you talked about the significance of small craft harbours. These harbours are key infrastructure for the fishing industry across the country, particularly in Eastern Canada. I'm thinking in particular of Rimouski, where the largest snow crab quota is shipped.

This infrastructure is already significantly underfunded. It's found all over the country, in both the east and west. When I look at the 2022 and 2023 budgets, I see that actual spending on small craft harbours is around \$2.5 million. Budget 2024-25 includes \$750,000 for Canada, which is a drop in the bucket. How can we maintain such vital infrastructure? When I consider DFO's commitment to reduce spending by \$85 million in 2024-25, \$105 million in 2025-26 and \$135 million in subsequent years, I see a major challenge when it comes to prioritizing our investments in small craft harbours. Coming from an eastern region, I know that this is vital for the fishery and for maritime activity in the country.

réouverture de la pêche au sébaste de l'unité 1, 10 % seraient alloués aux pêcheurs de crevettes dans le golfe. Ce sont là trois mesures que nous mettons en œuvre concernant cette flotte pour répondre aux préoccupations.

[*Français*]

Le sénateur Forest : Est-ce que vous pensez que les mesures qui ont été mises en place vont permettre de maintenir la flotte de pêcheurs et les usines qui sont toujours en activité — parce que celle de Matane est fermée?

M. Williams : Merci encore une fois pour votre question, sénateur.

[*Traduction*]

C'est un défi. Nous constatons que cette flotte rencontre des problèmes économiques structurels et qu'elle est lourdement endettée, de sorte qu'il est difficile de s'attaquer à ces enjeux.

Pêches et Océans Canada n'a ni le mandat ni les programmes nécessaires pour aider à alléger les prêts ou les dettes de ces détenteurs de permis. En tant que gestionnaire des pêches et ministère, nous avons le mandat de répondre à ces problèmes en offrant des occasions dans d'autres pêches, ce que nous faisons, en assouplissant les politiques existantes, ce que nous faisons également, et en travaillant avec le gouvernement provincial pour tenir compte de ces préoccupations.

C'est un défi de gérer une pêche et une ressource comme celle-ci, qui est si sensible à l'évolution des conditions environnementales.

[*Français*]

Le sénateur Forest : Monsieur Goodyear, vous avez parlé, dans votre allocution fort pertinente, de l'importance des ports pour petits bateaux, qui sont des infrastructures essentielles à la pêche à la grandeur du pays, particulièrement dans l'Est du Canada — je pense notamment à Rimouski, où l'on transporte le plus fort quota de crabe des neiges.

Il s'agit déjà d'infrastructures qui souffrent d'un sous-financement important, il y en a énormément à la grandeur du pays, à l'est comme à l'ouest. Quand je me penche sur les budgets de 2022 et 2023, je constate que les dépenses réelles des ports pour petits bateaux sont à la hauteur de 2,5 millions de dollars. Dans le budget de 2024-2025, on parle de 750 000 \$ pour le Canada, ce qui est une goutte d'eau dans l'océan. Comment serons-nous en mesure de maintenir des infrastructures aussi importantes? Quand je pense à l'engagement du MPO en vue de réduire ses dépenses de 85 millions de dollars en 2024-2025 et de 105 millions de dollars en 2025-2026, puis de 135 millions de dollars pour les années suivantes, je vois là un

Mr. Goodyear: Thank you for the question, senator. I'll start and then turn the floor over to Stephanie Hopper. In terms of budget cuts, the funding for small craft harbours was protected. This was obvious in Budget 2024, as we secured a significant allocation for the next three years, amounting to \$463 million. Of course, there will never be enough money, especially given environmental events such as Hurricane Fiona. We still need to work on continuing the repairs needed as a result of the hurricane. However, with our prioritization system, we're trying to determine where the greatest needs lie. We believe that we have enough money to maintain our own small craft as a result of the funding just received through Budget 2024. Stephanie, could you say a few words?

Stephanie Hopper, Director General, Small Craft Harbours, Fisheries and Oceans Canada: I think that the \$750,000 was earmarked for planned contributions only. We have a current budget for national small craft harbours of \$90 million a year. In addition, for the past few years, we had temporary funding under Budget 2021 that allowed us to invest \$300 million over two years in small craft harbours. Prior to that, Budget 2018 provided \$250 million in funding over two years. Now, with the \$463.3 million investment in Budget 2024, we should be able to improve the situation of harbours across the country. As Mr. Goodyear said, we've also secured \$70 million from the Hurricane Fiona Recovery Fund over the past two years. This has helped us make progress in improving and repairing our harbours.

The Chair: Thank you, Ms. Hopper.

Senator Gignac: I want to welcome the witnesses. Ms. Drainville, we may talk about taxonomy. If anyone from your team needs to come forward, please let them know. First, in your opening remarks, I gather that you talked about reductions of 35% to 40% by 2030 compared to 2005 levels. Where do we stand in 2024 in relation to the reference year, which is 2005? Apart from the carbon tax, can you identify the three or four main measures that will help us reach our target by 2030?

Ms. Hopper: Thank you for the question. I would like to invite my colleague, John Moffet, to answer your question, Senator Gignac.

défi important pour ce qui est de prioriser nos investissements dans les ports pour petits bateaux. Puisque je viens d'une région de l'est, je sais que c'est essentiel pour la pêche et pour l'activité maritime au pays.

M. Goodyear : Merci pour la question, monsieur le sénateur. Je vais commencer, puis je vais céder la parole à Stephanie Hopper. Quand on parle de réductions budgétaires, on a protégé le financement des ports pour petits bateaux. C'était évident dans le budget de 2024, car on a obtenu une allocation importante pour les trois prochaines années, soit un montant de 463 millions de dollars. Bien sûr, il n'y aura jamais assez d'argent, particulièrement à cause d'événements environnementaux comme l'ouragan *Fiona*, et il y a toujours du travail à faire pour continuer de faire les réparations exigées à cause de l'ouragan. Cependant, avec notre système de priorisation, on tente de déterminer où sont les besoins les plus importants et on croit qu'on a suffisamment de fonds pour maintenir nos propres petits bateaux grâce au financement qu'on vient de recevoir dans le cadre du budget de 2024. Stephanie, pourriez-vous ajouter quelques mots, s'il vous plaît?

Stephanie Hopper, directrice générale, Ports pour petits bateaux, Pêches et Océans Canada : Je pense que les 750 000 \$ étaient réservés seulement aux contributions prévues. On a quand même un budget courant pour les ports nationaux pour petits bateaux, qui est de 90 millions de dollars par année. De plus, pendant les dernières années, on avait un financement temporaire dans le cadre du budget de 2021 qui nous a permis d'investir 300 millions de dollars sur deux ans dans les ports pour petits bateaux. Auparavant, le budget de 2018 avait octroyé des fonds de 250 millions de dollars sur deux ans. Maintenant, avec l'investissement de 463,3 millions de dollars prévu dans le budget de 2024, on s'attend à être en mesure d'améliorer la situation des ports à travers le pays. Comme M. Goodyear l'a indiqué, on a également obtenu 70 millions de dollars du Fonds de rétablissement de l'ouragan Fiona au cours des deux dernières années, ce qui nous a permis de faire des progrès dans l'amélioration et la réparation de nos ports.

Le président : Merci beaucoup, madame Hopper.

Le sénateur Gignac : Bienvenue aux témoins. Madame Drainville, on risque de parler de taxonomie; si quelqu'un de votre équipe a besoin de s'approcher, faites-lui signe. Tout d'abord, vous avez parlé, dans vos remarques d'ouverture, de réductions de 35 à 40 % pour 2030 par rapport au niveau de 2005, si je comprends bien. Où en sommes-nous en 2024 par rapport à l'année de référence, qui est 2005? Puis, outre la taxe sur le carbone, pouvez-vous nous donner les trois ou les quatre principales mesures qui feront en sorte que nous pourrions atteindre notre cible d'ici 2030?

Mme Hopper : Merci beaucoup pour la question; j'invite mon collègue John Moffet à venir répondre à votre question, sénateur Gignac.

[English]

John Moffet, Assistant Deputy Minister, Environmental Protection Branch, Environment and Climate Change Canada: Good morning, senator. I'll speak to two parts of your question. First, we have been updating our analysis of the relative significance, the relative contribution of carbon pricing to the government's overall emission reduction efforts.

As we've explained in various settings, it's impossible to perfectly disaggregate the contribution of any individual measure because the measures work together. However, our current best analysis is that carbon pricing — both the fuel charge and the industrial pricing systems across Canada — are contributing and will continue to contribute approximately a third of the overall emission reductions that we are seeing today and that we project in the future.

As we've explained in the 2030 Emissions Reduction Plan and in the update that we recently published, the government's overall approach comprises a suite of measures which includes pricing regulations focused on various sectors and sources that require additional direct intervention to drive investments in decarbonization in the near term, as well as various pricing measures.

I'm not able to identify a ranked list of which are the most significant. The overall approach is designed to work together so that while we require changes via regulations, we also enable investments to be made and avoid adverse impacts on competitiveness of business and avoid adverse impacts on households.

Senator Gignac: Fair enough. We know that Canada has to make a significant investment to achieve net zero by 2050. We talk about maybe \$115 billion a year, something like that. I think Mark Carney referred to that.

In Montreal last week, I attended the Sustainable Finance Summit. They mentioned that a lot of countries have already adopted taxonomy but Canada has not yet adopted that. Could you describe what that is exactly? Why do we lag our partners regarding that file? When will it be released? Apparently, it's important.

Mr. Moffet: For the benefit of others, what the senator is referring to is a development of a taxonomy or sort of a generally accepted approach to identifying and accounting for both the benefits of accounting for climate change and the potential risks of climate change to investments and to businesses. And as much as generally accepted accounting principles have evolved over the last century, there is a global effort that is moving at different

[Traduction]

John Moffet, sous-ministre adjoint, Direction générale de la protection de l'environnement, Environnement et Changement climatique Canada : Bonjour, sénateur. Je répondrai aux deux volets de votre question. Premièrement, nous avons mis à jour notre analyse de l'importance ou de la contribution relative que représente la tarification du carbone aux efforts globaux déployés par le gouvernement pour réduire les émissions.

Comme nous l'avons expliqué dans différents contextes, il est impossible de distinguer parfaitement l'apport d'une mesure donnée parce que les mesures se complètent. Cependant, notre meilleure analyse actuelle est que la tarification du carbone — à la fois la redevance sur les combustibles et les systèmes de tarification industrielle à travers le Canada — compte pour environ un tiers des réductions globales d'émissions que nous observons aujourd'hui et que nous prévoyons à l'avenir.

Comme nous l'avons expliqué dans le Plan de réduction des émissions pour 2030 et dans la mise à jour que nous avons récemment publiée, l'approche globale du gouvernement comprend une série de mesures. Il y a notamment des règlements sur la tarification qui sont axés sur une multitude de secteurs et de sources qui nécessitent une intervention directe supplémentaire pour stimuler les investissements dans la décarbonisation à court terme, ainsi que diverses mesures de tarification.

Je ne suis pas en mesure d'établir une liste hiérarchisée des mesures les plus importantes. L'approche globale est conçue pour travailler en synergie. Même si des changements sont exigés par voie réglementaire, nous permettons également que des investissements soient réalisés pour éviter une incidence négative sur la compétitivité des entreprises et sur les ménages.

Le sénateur Gignac : C'est fort bien. Nous savons que le Canada doit investir considérablement pour atteindre la carbonutralité d'ici 2050. Nous parlons d'environ 115 milliards de dollars par an. Je crois que c'est ce que Mark Carney a dit.

La semaine dernière, j'ai assisté au Sommet de la finance durable à Montréal. On y a mentionné que de nombreux pays ont déjà adopté une taxonomie, mais que le Canada ne l'a pas encore fait. Pourriez-vous nous expliquer de quoi il s'agit exactement? Pourquoi avons-nous du retard par rapport à nos partenaires dans ce dossier? Quand l'information sera-t-elle publiée? Apparemment, c'est important.

M. Moffet : Pour la gouverne des autres, le sénateur parle de l'élaboration d'une taxonomie, ou d'une sorte de méthode généralement acceptée pour cerner et comptabiliser à la fois les avantages de la prise en compte du changement climatique, ainsi que les risques qu'il peut représenter pour les investissements et les entreprises. Tout comme les principes comptables généralement acceptés ont évolué au cours du siècle dernier, il y

rates in different countries to standardize that approach, both so that companies don't have to develop it themselves and also so that investors can compare apples to apples and know exactly what you're saying when you claim that you've accounted for the climate risks in your investment decisions as a company.

Canada is active in developing and working on that taxonomy and has published a draft taxonomy. I can follow up with you on the precise details of exactly what the status of that taxonomy is in Canada. It is being actively developed under a program that is under the leadership of Finance Canada, with the support of Environment Canada, but working directly with the investment community. We'd be happy to follow up with that.

To your question about why we are a little slower than others, there are probably various reasons, but one fundamental one, of course, is the nature of the Canadian jurisdiction, where the federal government does not have authority to regulate security, as was affirmed by the Supreme Court of Canada.

Senator Gignac: Thank you.

Senator Smith: I have some questions for Mr. Brisson. I'd like to ask about the Growing Canada's Forests program and the 2 Billion Trees program. These estimates include \$338 million to advance the 10-year program.

Can you provide updates on how many funding agreements have been signed to date, how many trees have been planted, how are the trees distributed across the country and is the department on track to meet the 2-billion targets?

Mr. Brisson: Thanks for the questions. Given the importance of them, I'll ask my colleague Glenn Hargrove to come and help me answer those questions.

Glenn Hargrove, Assistant Deputy Minister, Canadian Forest Service, Natural Resources Canada: Thank you for the questions. The government remains committed to the goal of planting 2 billion trees. We are making strong progress.

As of March, we had agreements signed or in the late stages of negotiation to plant 553 million trees. We have over 200 agreements signed. We have fully committed on the federal funding stream, so projects with other federal departments. We're essentially fully committed in terms of our commitments around urban tree planting. We've made solid progress on the private stream, and we've also co-developed with national Indigenous organizations a distinctions-based approach to the

a une initiative mondiale qui progresse à différents rythmes dans divers pays visant à normaliser cette approche. Ainsi, les entreprises n'auront pas à le faire elles-mêmes, et les investisseurs pourront comparer des pommes avec des pommes et savoir exactement ce que vous dites lorsque vous affirmez que vous avez pris en compte les risques climatiques dans vos décisions d'investissement en tant qu'entreprise.

Le Canada travaille activement à l'élaboration de cette taxonomie et en a publié une ébauche. Je peux vous faire parvenir l'état d'avancement précis de cette taxonomie au Canada. Elle est en cours de préparation dans le cadre d'un programme qui relève de Finances Canada, avec le soutien d'Environnement Canada, mais en collaboration directe avec le milieu des investisseurs. Nous serons heureux de vous en dire plus à ce sujet.

Il y a probablement plusieurs raisons pour lesquelles nous sommes un peu plus lents que d'autres, mais l'une d'entre elles est fondamentale. C'est bien sûr la nature de la juridiction canadienne, où le gouvernement fédéral n'a pas le pouvoir de réglementer la sécurité, comme l'a affirmé la Cour Suprême du Canada.

Le sénateur Gignac : Je vous remercie.

Le sénateur Smith : J'ai quelques questions à poser à M. Brisson. J'en ai une sur le programme Accroître les forêts canadiennes et le programme 2 milliards d'arbres. Le budget des dépenses comprend 338 millions de dollars pour faire avancer le programme sur 10 ans.

Pouvez-vous nous dire combien d'accords de financement ont été signés à ce jour, combien d'arbres ont été plantés, comment les arbres sont répartis dans le pays et si le ministère est en voie d'atteindre les cibles de 2 milliards d'arbres?

M. Brisson : Je vous remercie pour ces questions. Compte tenu de leur importance, je vais demander à mon collègue Glenn Hargrove de venir m'aider à y répondre.

Glenn Hargrove, sous-ministre adjoint, Service canadien des forêts, Ressources naturelles Canada : Je vous remercie pour ces questions. Le gouvernement reste déterminé à atteindre l'objectif de planter 2 milliards d'arbres. Nous faisons de grands progrès.

En mars, nous avons signé des accords ou étions en train de finaliser leur négociation pour planter 553 millions d'arbres. Plus de 200 accords ont été conclus. Tous les fonds fédéraux ont été engagés. Il s'agit donc de projets avec d'autres ministères fédéraux. Pour l'essentiel, tous les fonds ont été engagés entourant la plantation d'arbres en milieu urbain. Nous avons réalisé des progrès considérables dans le domaine privé, et nous avons également élaboré, en collaboration avec des organisations

Indigenous funding stream and are making solid progress there as well.

We also have agreements in principle with nine provinces and territories. The bulk of the planting and the funding is in that provincial-territorial stream. We're continuing to work on that stream diligently and to get more and more long-term agreements.

This is a major undertaking, as you know. We like to say that it's a marathon, not a sprint. It's a 40% increase in tree planting across Canada over a decade. We've been ramping up the supply chain and working on getting those long-term agreements in place. We are at 553 million trees to plant now under our commitment under the program.

Senator Smith: How do you foresee the timing of this project? Can you anticipate any form of completion date?

Mr. Hargrove: We remain committed to the goal. I can't give you an exact date when the 2 billion trees will be planted exactly, but I think we're making strong progress. Again, we know that there has to be a ramp up. At this point in the program, we're at 553 million committed.

Senator Smith: Do you have any idea of where you are with GHG emissions in terms of reductions? Is there any way of measuring that?

Mr. Hargrove: It's really too soon to measure those GHG predictions. It's all sorts of modelling at this point.

Senator Smith: Is a model in place?

Mr. Hargrove: Yes. We had initial projections and we'll continue to calibrate those. The major emissions reductions will be toward 2050 as opposed to in the next few years.

When you plant trees, the activities that take place in order to ready the soil in the area to plant those trees also disturbs carbon. Young trees absorb less carbon than mature trees. It's sort of like human beings — babies eat less food than teenagers. If you think of it that way, once the trees start to grow, that's when they really start to absorb that carbon. That is a little way down the road before we start to see a change.

Senator Kingston: I have a question for Mr. Desmeules. I'm thinking about the \$588 million for rebates under the Incentives for Zero-Emission Vehicles Program, e-vehicles and other things related to that.

autochtones nationales, une approche fondée sur les distinctions pour le volet de financement autochtone, où nous avançons aussi considérablement.

Nous avons également conclu des ententes de principe avec neuf provinces et territoires. L'essentiel des arbres à planter et du financement se trouve dans ce volet provincial-territorial. Nous continuons à travailler avec diligence sur ce secteur et à conclure de plus en plus d'accords à long terme.

Comme vous le savez, il s'agit d'une entreprise colossale. Nous aimons dire qu'il s'agit d'un marathon et non d'un sprint. Le programme représente une augmentation de 40 % de la plantation d'arbres au Canada sur 10 ans. Nous avons renforcé la chaîne d'approvisionnement et travaillé à la mise en place d'accords à long terme. Nous nous sommes maintenant engagés à planter 553 millions d'arbres dans le cadre du programme.

Le sénateur Smith : Comment envisagez-vous le calendrier de ce projet? Pouvez-vous prévoir une date d'achèvement?

M. Hargrove : Nous restons déterminés à atteindre l'objectif. Je ne peux pas vous donner la date exacte à laquelle les 2 milliards d'arbres seront plantés, mais je pense que nous avançons à grands pas. Encore une fois, nous savons qu'il doit y avoir un moyen d'accélérer le rythme. À ce stade du programme, nous nous sommes engagés à planter 553 millions d'arbres.

Le sénateur Smith : Avez-vous une idée de l'état d'avancement des réductions d'émissions de gaz à effet de serre? Existe-t-il un moyen d'en mesurer l'évolution?

M. Hargrove : Il est vraiment trop tôt pour mesurer ces prévisions de GES. Il y a toutes sortes de modélisations à ce stade-ci.

Le sénateur Smith : Y a-t-il un modèle en place?

M. Hargrove : Oui, il y en a un. Nous avons des projections initiales, que nous continuerons d'ajuster. Les principales réductions d'émissions auront lieu vers 2050 plutôt que dans les prochaines années.

Lorsque vous plantez des arbres, les activités qui se déroulent pour préparer le sol de la zone à planter relâchent également du carbone. Les jeunes arbres absorbent moins de carbone que les arbres adultes. C'est un peu comme les êtres humains : les bébés mangent moins de nourriture que les adolescents. Si l'on considère les choses sous cet angle, c'est une fois que les arbres commencent à pousser qu'ils se mettent vraiment à absorber le carbone. C'est un peu plus tard que nous commencerons à voir un changement.

La sénatrice Kingston : J'ai une question pour M. Desmeules. Je pense aux 588 millions de dollars de remises dans le cadre du Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, les véhicules électriques et d'autres éléments connexes.

First, when you're looking at the development of electric vehicles across Canada, where is the biggest uptake? You say there's been an increase from 3% to 11% in vehicles sold. Where is that happening most frequently?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. We have the stats by provinces. For the light-duty vehicle, 48% of the incentives are paid to the province of Quebec. We also have 22% in Ontario, 22% in British Columbia and the 8% remaining is across the country.

Senator Kingston: Thank you for that. My follow-up question is regarding what I feel goes along with it. You're providing \$2.1 billion to make zero-emission vehicles more affordable and then \$1 billion to build more charging stations across Canada.

With the uptake or the deals you have to make across Canada regarding these charging stations, does that follow what you talked about in terms of who is buying the most vehicles?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. In terms of charging stations, maybe my colleague from Natural Resources Canada can answer because that's under their department.

Mr. Brisson: Thank you for the question. I'd like to invite Ms. Van der Kamp from our team to be able to expand on the numbers associated with the stations.

Anna Van der Kamp, Executive Director, Transportation and Fuels Decarbonization Programs, Natural Resources Canada: I am executive director on several programs, particularly our zero-emission vehicle infrastructure program, which is our charging program.

Yes, the chargers we are giving out federally do follow the demands across the country. The largest do go to Ontario right now. That is partly because Quebec already has substantial initiatives in place, as does B.C. But then it would go Quebec and B.C. after that.

Senator Kingston: Okay. Another sort of intersection — and there may be one more because when I heard you talking about having regulations around electric vehicles, also in the budget it speaks about introducing the new electric vehicle availability standard, which will improve the availability of new electric vehicles across the country. What, exactly, is that, to whomever is responsible?

Mr. Desmeules: Maybe I can start. Environment Canada is responsible for this, right, Ms. Drainville?

Ms. Drainville: Mr. Moffet will answer that question.

Tout d'abord, si l'on considère le développement des véhicules électriques au Canada, où y a-t-il le plus d'intérêt? Vous dites que le nombre de véhicules vendus est passé de 3 à 11 %. Où cela se produit-il le plus souvent?

M. Desmeules : Je vous remercie de votre question. Nous avons les chiffres par province. Pour les véhicules légers, 48 % des incitatifs sont versés à la province de Québec. Aussi, 22 % vont à l'Ontario, 22 % à la Colombie-Britannique et les 8 % restants sont répartis dans tout le pays.

La sénatrice Kingston : Je vous remercie. Ma question complémentaire porte sur ce qui, à mon avis, va de pair avec cela. Vous fournissez 2,1 milliards de dollars pour rendre les véhicules zéro émission plus abordables, puis 1 milliard de dollars pour construire davantage de bornes de recharge au Canada.

Compte tenu de l'adoption de ces véhicules ou des accords que vous devez conclure dans tout le pays pour ces bornes, est-ce que cela correspond à ce que vous avez dit au sujet de ceux qui achètent le plus grand nombre de véhicules?

M. Desmeules : Je vous remercie de votre question. Pour ce qui est des bornes de recharge, mon collègue de Ressources naturelles Canada peut répondre, car la question relève de son ministère.

M. Brisson : Je vous remercie de la question. J'aimerais inviter Mme Van der Kamp, de notre équipe, à vous donner plus de détails sur les chiffres associés aux bornes.

Anna Van der Kamp, directrice exécutive, Programmes de la décarbonisation des transports et des carburants, Ressources naturelles Canada : Je suis directrice exécutive de plusieurs programmes, en particulier de notre Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, qui englobe les bornes de recharge.

Oui, les bornes de recharge que nous distribuons au fédéral suivent la demande au pays. La plus grande partie est actuellement destinée à l'Ontario. C'est notamment parce que le Québec a déjà mis en place des initiatives importantes, tout comme la Colombie-Britannique. Mais ce serait ensuite le Québec et la Colombie-Britannique.

La sénatrice Kingston : Je vois. Il y a un autre croisement — et peut-être un de plus. Je vous ai entendu parler de règlements sur les véhicules électriques, et le budget parle aussi de l'introduction de la nouvelle norme sur la disponibilité des véhicules électriques, qui améliorera la disponibilité de nouveaux véhicules électriques au pays. De quoi s'agit-il exactement? Je m'adresse au témoin qui en est responsable.

M. Desmeules : Je peux commencer. C'est Environnement Canada qui en est responsable, n'est-ce pas, madame Drainville?

Mme Drainville : M. Moffet répondra à cette question.

Mr. Moffet: That's a very clever name for the regulation. It's the regulation that we promulgated last year setting standards for new vehicles for fleets from manufacturers to include an increasing portion of zero-emission vehicles among their fleet, increasing to 100% by 2035.

Senator Kingston: When does the government plan to eliminate the rebate as sales of zero-emission vehicles continue to grow? Is there an out date for that, or are you still in the beginning stages, Mr. Desmeules?

Mr. Desmeules: Right now, I can say that we have the necessary funding to continue to provide these rebates for 2024-25. Throughout the fiscal year, we will work on developing options for consideration of the cabinet and Finance Canada for future years.

Senator Kingston: Are you happy with the development, or do you think it needs to ramp up? Or is it steady as she goes?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. I cannot answer this question right now. It will be a cabinet decision on the future of the program.

Senator Kingston: Thank you.

Senator M. Deacon: Thank you, everyone, for being here. I would like to ask my first question to Ms. Drainville. It was near the beginning of your message this morning around plastics. I heard the goal of plastics, and I have just come back from being part of a round table with our U.S. colleagues about this. I feel as though I had a workshop on how complex this is. People think of plastic bottles, but we have cardboard boxes that we think are good, that are lined in plastics. We have cups that are lined in plastics. Plastic is an amazing hard-to-replace material. The more we learn about the complexity of eliminating plastics, do you believe it is reasonable to achieve what we are talking about in Canada in 2030?

Ms. Drainville: Thank you for your question. I will bring the expert on the matter, and he will give us some insight.

Mr. Moffet: First of all, I would emphasize that like most countries, Canada's goal in addressing the issues associated with plastics is focused on plastic waste and on eliminating or preventing plastics from getting into the environment. To put it simply, it is not an anti-plastic agenda. Plastics remain an important and essential part of the economy and provide numerous services throughout the economy. The goal is to establish a life cycle approach that only uses plastics when we need them, only uses the kinds of plastics that can be, ideally, recycled or reused, that prevents plastics from being disposed of

M. Moffet : C'est un nom de règlement très judicieux. Il s'agit du règlement que nous avons adopté l'année dernière et qui fixe des normes pour les nouveaux véhicules destinés aux flottes des fabricants, afin d'y inclure une part croissante de véhicules zéro émission, jusqu'à 100 % d'ici 2035.

La sénatrice Kingston : Quand le gouvernement prévoit-il éliminer la subvention, étant donné que les ventes de véhicules zéro émission continuent d'augmenter? Y a-t-il une date limite pour cette mesure, ou en êtes-vous encore aux premières étapes, monsieur Desmeules?

M. Desmeules : À l'heure actuelle, je peux dire que nous disposons des fonds nécessaires pour continuer à offrir ces subventions pour l'exercice 2024-2025. Tout au long de l'année, nous travaillerons à l'élaboration d'options qui seront soumises à l'examen du Cabinet et du ministère des Finances du Canada pour les années suivantes.

La sénatrice Kingston : Êtes-vous satisfait du résultat, ou pensez-vous qu'il faille accélérer les choses? Sinon, est-ce que c'est stable?

M. Desmeules : Je vous remercie de votre question. Je ne peux pas y répondre maintenant. C'est le Cabinet qui décidera de l'avenir du programme.

La sénatrice Kingston : Je vous remercie.

La sénatrice M. Deacon : Merci à tous d'être ici. J'aimerais poser ma première question à Mme Drainville. C'était vers le début de votre déclaration de ce matin, au sujet des plastiques. J'ai entendu parler de l'objectif des plastiques, et je reviens tout juste d'une table ronde avec nos collègues américains à ce sujet. J'ai l'impression d'avoir participé à un atelier sur la complexité de la question. Les gens pensent aux bouteilles en plastique, mais nous avons des boîtes en carton que nous pensons être écologiques, mais qui sont recouvertes de plastique. Nous avons des gobelets qui sont recouverts de plastique. Le plastique est une matière étonnamment difficile à remplacer. Compte tenu de ce que nous apprenons sur la complexité de l'élimination du plastique, pensez-vous qu'il est raisonnable d'atteindre ce dont nous parlons au Canada d'ici 2030?

Mme Drainville : Je vous remercie de votre question. Je vais faire venir l'expert en la matière, qui va éclairer notre lanterne.

M. Moffet : Tout d'abord, en ce qui concerne les questions relatives aux plastiques, l'objectif du Canada, comme la plupart des pays, a trait aux déchets plastiques et vise à éliminer les plastiques ou à les empêcher de pénétrer dans l'environnement. En d'autres termes, il ne s'agit pas d'un programme anti-plastique. Les plastiques restent un élément important et essentiel de l'économie et fournissent de nombreux services dans l'ensemble de l'économie. L'objectif est d'établir une approche axée sur le cycle de vie qui n'utilise les plastiques que lorsque nous en avons besoin, qui n'utilise que ceux qui peuvent être

and, if they are disposed of, ensures that they are disposed of in an environmentally sound manner.

Our action plan has been developed with the provinces and territories. This can only be accomplished through intra-jurisdictional cooperation with provinces and municipalities, who are responsible for various uses of plastics and the actual management of the end-of-life of plastics.

We are also working closely with industry to establish extended producer responsibility programs that are standardized across Canada so that producers then take responsibility for ensuring that plastic doesn't become waste and gets reintroduced into the economy and reused.

Some aspects of that programming are targeting 2030, but others don't have a timeline. They are much longer and, indeed, when I say that this has to be a national endeavour, of course, as I think you hinted, it needs to be a global endeavour. That's why we are also actively working with other countries to negotiate an international agreement related to plastic waste, and the most recent negotiating system was just held in Canada.

Senator M. Deacon: Yes, these are the folks that we met with. Thank you.

I will follow up on Senator Smith with respect to the \$338 million in contributions for the Growing Canada's Forests program. I think I am looking now at you, Mr. Brisson. The angle I am looking at is a little different. We are changing. We have a dramatic change in the course of our wildfire season. It has been very sudden. With the changes in the duration of the wildfires, do we see programs in ways that we did not anticipate in 2020 when it was announced. How is that connected to this today?

Mr. Brisson: Thank you for the question. I will ask Mr. Hargrove to help answer the question. Thank you.

Mr. Hargrove: Thank you for the question. It's a great question. One of the things we tried to do with the program is to be nimble and adjust to how things are changing on the ground and as we learn through the program. As you've said, the wildfire season last year was unprecedented. It was completely off the charts.

That has impacted how we're thinking about a lot of different things in terms of forest management, including how we are delivering the program. The program does support regeneration and restoration, post-fire. That is something that we continue to

recyclés ou réutilisés, idéalement, qui empêche les plastiques d'être éliminés et, s'ils le sont, qui garantit que c'est fait d'une manière respectueuse de l'environnement.

Notre plan d'action a été élaboré en collaboration avec les provinces et les territoires. Cet objectif ne peut être atteint que par une coopération intergouvernementale avec les provinces et les municipalités, qui sont responsables des diverses utilisations des plastiques et de la gestion de leur fin de vie.

Nous travaillons également en étroite collaboration avec l'industrie pour mettre en place des programmes de responsabilité élargie des producteurs, qui seraient normalisés dans tout le Canada. Ainsi, les producteurs doivent assumer la responsabilité de réintroduire le plastique dans l'économie et de le réutiliser, pour éviter qu'il ne devienne un déchet.

Certains aspects de ce programme ciblent 2030, mais d'autres n'ont pas d'échéance. Ils sont beaucoup plus longs. En effet, lorsque je dis qu'il doit s'agir d'un effort national, il doit bien sûr y avoir une initiative mondiale, comme je pense que vous l'avez suggéré. C'est pourquoi nous travaillons aussi activement avec d'autres pays pour négocier un accord international sur les déchets plastiques. D'ailleurs, la négociation la plus récente vient de se tenir au Canada.

La sénatrice M. Deacon : Oui, ce sont les personnes que nous avons rencontrées. Je vous remercie.

Je vais donner suite aux propos du sénateur Smith en ce qui concerne les 338 millions de dollars de contributions au programme Accroître les forêts canadiennes. Je vous regarde maintenant, monsieur Brisson. Je vois le dossier sous un angle un peu différent. La situation est en train d'évoluer. La saison des feux de forêt a connu un changement spectaculaire et très soudain. Avec les modifications à la durée des incendies de forêt, nous voyons les programmes d'une manière que nous n'avions pas prévue en 2020, lorsqu'ils ont été annoncés. Quel est le lien avec ce qui se passe aujourd'hui?

M. Brisson : Je vous remercie pour cette question. Je vais demander à M. Hargrove d'y répondre. Je vous remercie.

M. Hargrove : Je vous remercie de la question. Elle est excellente. L'une des choses que nous avons essayé de faire avec le programme, c'est d'être souple et de nous adapter à l'évolution de la situation sur le terrain et à ce que nous apprenons grâce au programme. Comme vous l'avez dit, la saison des incendies de forêt de l'année dernière a été sans précédent. Elle a été complètement hors norme.

Cela a eu un effet sur la manière dont nous envisageons beaucoup de choses différentes en gestion forestière, y compris la manière dont nous mettons en œuvre le programme. Il vise à soutenir la régénération et la restauration après les incendies.

support and advocate for as we are working with provinces and territories in terms of the program.

One thing that our scientists are starting to tell us is that we are seeing what they call “short-interval reburn,” more frequently. Normally, in a boreal ecosystem especially, fire is part of the natural landscape that happens. It is part of the ecosystem. But usually those cycles for burns are decades and decades long. What we are seeing is when the same area is burned within a short period of time more than once — let’s say a certain forest area gets burned — and then 10 or 15 years later, it gets reburned, that makes it much harder for that forest to regenerate on its own.

That is also an opportunity to use this program to help restore those ecosystems that have been devastated by these fires.

Senator M. Deacon: Is the capacity and budget there for night firefighting? Are we moving in Canada toward more aggressive firefighting at night?

Mr. Hargrove: At night? The actual on-the-ground firefighting is a provincial jurisdiction. One of the things we are doing at the federal level, though, which you may have heard of, is WildFireSat. That will be the world’s first purposes-driven, launched satellite for monitoring wildfire activity.

Senator M. Deacon: Good to know. Thank you.

Senator Ross: Thanks, everyone, for your remarks today. I have a question for Fisheries and Oceans Canada. In your departmental plan, you state you will work closely with partners to develop a strategy to restore and rebuild the Atlantic salmon population and their habitats. I see dedicated funding in the estimates for aquatic ecosystems, and I wonder what portion of that funding will be dedicated to developing the strategy or funding projects to achieve this end with Atlantic salmon. Are there any projects under way as part of this initiative?

Mr. Goodyear: Thank you for the question. I’ve got Doug Wentzell beaming in from the Maritimes. Mr. Wentzell, are you able to take that?

Doug Wentzell, Regional Director General, Maritimes Region, Fisheries and Oceans Canada: Yes. Thank you so much for the question. We are in the process now of finalizing the Wild Atlantic Salmon Conservation Strategy. We’ve embarked on a number of consultations with partners and are looking to advance on a couple of key streams, including habitat restoration, work to recover wild stocks, including research, and the funding that we’re looking to dedicate that will depend on

C’est un aspect du programme que nous continuons à soutenir et à défendre dans le cadre de notre collaboration avec les provinces et les territoires.

Une chose que nos scientifiques commencent à nous dire, c’est que nous voyons plus fréquemment ce qu’ils appellent un intervalle court entre deux incendies de forêt. Normalement, dans un écosystème boréal en particulier, le feu fait partie du paysage naturel. Il fait partie de l’écosystème. Mais en général, les cycles de brûlis durent des dizaines et des dizaines d’années. Ce que nous constatons, c’est que lorsqu’une même zone est brûlée plus d’une fois sur une courte période — disons qu’une certaine zone forestière est incendiée — et que, 10 ou 15 ans plus tard, elle est brûlée à nouveau, il est beaucoup plus difficile pour cette forêt de se régénérer d’elle-même.

C’est aussi l’occasion d’utiliser ce programme pour aider à restaurer les écosystèmes qui ont été dévastés par ces incendies.

La sénatrice M. Deacon : Y a-t-il une capacité et un budget pour la lutte de nuit contre les incendies? Le Canada souhaite-t-il intensifier ses efforts de nuit?

M. Hargrove : La nuit? La lutte contre les incendies sur le terrain relève de la compétence des provinces. Cependant, l’une des choses que nous faisons au fédéral, et dont vous avez peut-être entendu parler, est la mission GardeFeu. Il s’agira du premier satellite au monde lancé expressément pour surveiller l’activité des incendies de forêt.

La sénatrice M. Deacon : C’est bon à savoir. Je vous remercie.

La sénatrice Ross : Merci à tous de vos exposés d’aujourd’hui. J’ai une question pour les représentants de Pêches et Océans Canada. Dans votre plan ministériel, vous affirmez que vous allez travailler étroitement avec vos partenaires pour élaborer une stratégie visant à rétablir et à rebâtir la population de saumon atlantique et ses habitats. Je vois dans le budget qu’un fonds est consacré aux écosystèmes aquatiques, et je me demande quelle portion de ce fonds servira à élaborer la stratégie ou à financer les projets visant à atteindre ces objectifs liés au saumon atlantique. Y a-t-il des projets en cours de réalisation dans le cadre de cette initiative?

M. Goodyear : Merci de cette question. Je vois Doug Wentzell sourire depuis les Maritimes. Monsieur Wentzell, pourriez-vous répondre à cette question?

Doug Wentzell, directeur général régional, Région des Maritimes, Pêches et Océans Canada : Oui. Merci beaucoup de cette question. Nous sommes en voie de terminer l’élaboration de la Stratégie de conservation du saumon atlantique sauvage. Nous consultons nos partenaires et souhaitons avancer dans quelques volets clés, dont la restauration de l’habitat, le rétablissement des stocks sauvages, la recherche, et le financement que nous voulons injecter et qui

where we can get the most mileage in terms of actual conservation/restoration benefits. Those discussions are happening with partners, with stakeholders, with Indigenous groups, and we will have more precision in terms of how those funds will be apportioned to accomplish the greatest benefit.

Senator Ross: Thank you. Mr. Chair. I have a supplementary question for Mr. Wentzell. Thank you for that information. I appreciate it.

When you talk about stakeholder engagement with the provinces, municipalities, Indigenous groups, et cetera, are you also working with the local conservation groups in this regard?

Mr. Wentzell: Thank you, senator, for the question. Mr. Chair, we definitely work very closely with a number of conservation groups. In my region alone, we work closely with groups like the Atlantic Salmon Federation as well as a number of environmental NGOs who are very passionate about the work under way to recover salmon. They are key partners in supporting this work.

Senator Ross: Thank you very much.

Senator Pate: My question is for Environment Canada and maybe Mr. Moffet, or Ms. Drainville. It relates to the recent incorporation of the right to a healthy environment in the Canada Environment Protection Act, or CEPA, and a private member's bill that is currently at third reading in the Senate involving environmental racism.

Recent research underscores that Indigenous communities are disproportionately affected by wildfires and on-reserve Indigenous populations face nearly three times the risk of wildfires than other populations. First Nations account for 40% of evacuations in Canada but make up only 4% of Canada's overall population, according to climate author and Queen's University fellow, Ed Struzik.

As summer approaches, we are aware of the devastating fires that impacted the country last summer — zombie fires, the kind of fire that destroyed much of Lytton First Nation village in 2021 and 2023 — are already being reported. I am curious about the concrete steps you are taking to address the disproportionate risks faced by Black, Indigenous or other rural, remote or marginalized communities and to afford access to a healthy environment for all Canadians?

Ms. Drainville: Thank you for your question. I will ask Mr. Moffet to take this one.

dépendra d'où nous pouvons faire le plus d'avancées en matière de conservation et de restauration. Nous discutons avec nos partenaires, les intervenants, les groupes autochtones, et nous nous affairons à déterminer comment bien répartir ces fonds pour avoir les meilleures retombées.

La sénatrice Ross : Merci, monsieur le président. J'ai une question complémentaire pour M. Wentzell. Merci de ces informations. Je vous en suis reconnaissante.

Vous parlez de la participation des intervenants, des provinces, des municipalités, des groupes autochtones, etc. Travaillez-vous aussi avec des groupes de conservation locaux à cet égard?

M. Wentzell : Merci de cette question, sénatrice. Monsieur le président, nous travaillons certainement de très près avec des groupes de conservation. Dans ma région seulement, nous travaillons de près avec des groupes comme la Fédération du saumon atlantique et des ONG environnementales. Ces gens sont très passionnés par le travail en cours pour favoriser le rétablissement du saumon. Ce sont des partenaires clés en soutien à ce travail.

La sénatrice Ross : Merci beaucoup.

La sénatrice Pate : Ma question s'adresse aux représentants d'Environnement Canada, peut-être à M. Moffet ou à Mme Drainville. Elle concerne l'ajout récent du droit à un environnement sain dans la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, la LCPE, et un projet de loi d'initiative parlementaire sur le racisme environnemental, qui en est à la troisième lecture au Sénat.

Des recherches récentes montrent que les incendies de forêt touchent les communautés autochtones de façon disproportionnée, et que les populations autochtones dans les réserves sont confrontées à un risque d'incendie de forêt presque trois fois supérieur à celui d'autres populations. Les Premières Nations subissent 40 % des évacuations au Canada, mais ne constituent que 4 % de la population canadienne totale, selon l'auteur spécialiste du climat et chercheur associé à l'Université Queen's, Ed Struzik.

L'été approche, et nous savons qu'on recense déjà des incendies dévastateurs comme ceux qui ont ravagé le pays l'été dernier — les incendies zombies, le genre qui a détruit une bonne partie du village de la Première Nation Lytton en 2021 et en 2023. Je suis curieuse de connaître les mesures concrètes que vous prenez pour réduire les risques disproportionnels auxquels font face les Noirs, les Autochtones et les communautés rurales, éloignées et marginalisées et donner accès à un environnement sain à tous les Canadiens.

Mme Drainville : Merci de votre question. Je demanderais à M. Moffet d'y répondre.

Mr. Moffet: We will do a tag team answer because the substance of the question was the prevention of wildfires. I will start by addressing the two statutory provisions that you referred to.

As you correctly noted, the Parliament passed amendments to CEPA last year in Bill S-5 which included the codification of the right to a healthy environment under CEPA. That's the first time that such a right has been acknowledged in Canadian laws. That right is limited to decisions made under CEPA. So it does require the government to account for impacts on vulnerable populations, including Indigenous people and people in underdeveloped communities more generally, as well as people with vulnerabilities related to various health considerations in making decisions both about whether a substance, for example, is problematic, or how to manage an issue. CEPA is a broad-ranging statute, but it does not address things such as forest fires.

This right requires us to develop a framework to explain how we will implement it. We have a discussion paper out now in public and it is being discussed, and we intend to finalize a framework within the next year and a half, approximately. At the same time, there is a private member's bill, which if passed, will call on the Minister of Environment and Climate Change to develop an overall strategy related to environmental justice which would be more broad-reaching and would presumably encompass risks from various natural occurrences such as wildfires. We are actively supporting that bill as it moves through Parliament, and we are working to try to develop the framework for the implementation of the right to a healthy environment in such a way that it would supplement and provide part of an overall approach to a strategy for environmental justice.

That's kind of the way we are envisaging the two working together.

As to your question related to the impact of wildfires on vulnerable populations and what the federal government is doing, I will defer to my colleague from Natural Resources Canada, or NRCan.

Senator Pate: Before you do that, could you please clarify the key outcomes you are looking for? I understand you have a framework document. You must have some outcome measures that you are anticipating. Could we add to that before we go to your colleague?

Mr. Moffet: In the interest of time, can I commit to follow up with you? We do have all those details.

Senator Pate: That would be great. Thank you.

M. Moffet : Nous serons plus d'un à répondre, parce que cette question porte en substance sur la prévention des incendies de forêt. Je vais commencer par parler des deux dispositions législatives que vous avez évoquées.

Comme vous l'avez dit à juste titre, le Parlement a adopté des modifications à la LCPE l'an dernier dans le cadre du projet de loi S-5, notamment la codification du droit à un environnement sain dans cette loi. C'est la première fois qu'un tel droit est reconnu en droit canadien. Il se limite aux décisions prises en vertu de la LCPE. Il faut donc que le gouvernement reconnaisse les conséquences pour les populations vulnérables, les Autochtones, les communautés sous-développées en général et les gens vulnérables à cause de diverses conditions de santé dans ses décisions à savoir si une substance est problématique, par exemple, ou comment gérer une problématique. La LCPE est une loi vaste, mais elle ne concerne pas des choses comme les incendies de forêt.

Nous devons élaborer un cadre pour expliquer comment nous allons mettre ce droit en œuvre. Nous avons mis un document de travail à la disposition du public, et il fait l'objet de discussions. Nous prévoyons de terminer l'élaboration de ce cadre d'ici environ un an et demi. Par ailleurs, si le projet de loi d'initiative parlementaire est adopté, le ministre de l'Environnement et du Changement climatique devra élaborer une stratégie globale liée à la justice environnementale qui ratisserait plus large et qui, je le présume, engloberait des risques provenant de diverses sources naturelles, comme les incendies de forêt. Nous soutenons activement ce projet de loi dans sa progression au Parlement, et nous veillons à élaborer le cadre de mise en œuvre du droit à un environnement sain de façon complémentaire à la stratégie globale en matière de justice environnementale, pour qu'il aille de pair avec elle.

C'est à peu près ainsi que nous envisageons l'interaction entre ce droit et ce projet de loi.

Concernant votre question sur les conséquences des incendies de forêt pour les populations vulnérables et ce que fait le gouvernement fédéral, je vais céder la parole à mon collègue de Ressources naturelles Canada, ou RNCan.

La sénatrice Pate : Avant cela, pourriez-vous préciser les résultats clés auxquels vous vous attendez? Je comprends que vous misez sur un document-cadre. Vous devez avoir des mesures pour déterminer si les résultats prévus sont atteints. Pourrions-nous aborder ce sujet avant de passer à votre collègue?

M. Moffet : Pour gagner du temps, permettez-vous que je m'engage à faire un suivi auprès de vous? Nous pourrions vous fournir tous ces détails.

La sénatrice Pate : Ce serait excellent. Merci.

Mr. Hargrove: Thank you for the question. The government is making investments to support Indigenous communities and to prevent, mitigate and respond to wildfire risk. So many of those are through Indigenous Services Canada and Public Safety Canada and so I'm not really well placed to speak in detail to those.

In terms of NRCan, a couple of things that you may be aware of, and these are related to the Main Estimates as well, one program is Fighting and Managing Wildfire in a Changing Climate Program. There are two components, one is around equipment and another portion is around training. We have focused mainly toward Indigenous communities and building the capacity of Indigenous communities to respond to wildland fire.

There was a pilot, phase one. There was a mandate letter commitment to our minister that included training 1,000 new wildland firefighters. Through the pilot with our partners, we trained 630 new wildland firefighters, again, focused on Indigenous communities, as well as 125 Indigenous guardians. That was phase one. We are now moving into phase two. We are making really good progress there.

We also have, through the Wildfire Resilience Futures Initiative, we are looking at an investment in research around prevention, mitigation and wildfire resilience. An important component of that is the integration of Indigenous traditional knowledge in terms of managing wildland fire. Obviously, Indigenous peoples in Canada have been managing wildland fire for centuries. We really need to make sure we are incorporating that knowledge into how we as a society respond.

[Translation]

Senator Dalphond: My questions are for the Department of Transport.

The first question concerns contributions, in particular for the Lac-Mégantic rail bypass project. I see that last year and the year before, no amounts were earmarked for contributions. This year, the figure is \$188 million. Could you explain who is receiving the contribution and what percentage of committed budgets it represents? Does this include expropriations and construction costs, or just construction costs?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. Yes, the \$188 million contribution in the Main Estimates is earmarked exclusively for construction costs.

M. Hargrove : Merci de cette question. Le gouvernement investit pour soutenir les communautés autochtones, prévenir et atténuer le risque d'incendies de forêt, et y réagir. Ce sont Services aux Autochtones Canada et Sécurité publique Canada qui engagent une grande partie des investissements en ce sens, donc je suis mal placé pour en parler en détail.

Concernant RNCan, je vais mentionner deux ou trois choses dont vous êtes peut-être au courant et qui ont aussi trait au Budget principal des dépenses. Il y a le programme Combattre et gérer les feux de forêt dans un climat en changement, qui comporte deux volets: un sur l'équipement et l'autre sur la formation. Nous nous concentrons surtout sur les communautés autochtones et le renforcement de leur capacité de répondre aux incendies de forêt.

Nous avons réalisé un projet pilote, la phase un. La lettre de mandat de notre ministre comprenait un engagement à former 1 000 nouveaux pompiers forestiers. Grâce au projet pilote mené avec nos partenaires, nous en avons formé 630, encore là en mettant l'accent sur les communautés autochtones, ainsi que 125 gardiens autochtones. Cela, c'était la phase un. Nous passons maintenant à la phase deux. Nous faisons de très bons progrès en la matière.

Dans le cadre de l'Initiative pour un avenir résilient face aux incendies de forêt, nous cherchons à investir dans la recherche sur la prévention, l'atténuation des incendies de forêt, et la résilience face à eux. Un élément important de cette initiative consiste en l'intégration du savoir traditionnel autochtone lié à la gestion des incendies de forêt. Bien entendu, les peuples autochtones au Canada gèrent ces incendies depuis des centaines d'années. Nous devons nous assurer de mettre ce savoir en pratique dans la façon dont nous répondons aux incendies de forêt comme société.

[Français]

Le sénateur Dalphond : Mes questions s'adressent au ministère des Transports.

La première question concerne les contributions, notamment celle pour le projet de voie de contournement ferroviaire du Lac-Mégantic. Je vois que l'année dernière et l'année précédente, il n'y avait aucun montant prévu à titre de contribution. Cette année, on parle de 188 millions de dollars. Pourriez-vous m'expliquer à qui la contribution est faite et quel pourcentage des budgets engagés elle représente? Est-ce que cela comprend des expropriations et des coûts de construction, ou seulement des coûts de construction?

M. Desmeules : Je vous remercie pour la question. Oui, la contribution de 188 millions de dollars que vous voyez dans le Budget principal des dépenses est réservée exclusivement à des coûts de construction.

We have two contribution agreements for construction signed to date. One agreement is with the rail line owner, which will build the bypass. The other agreement is with the City of Lac-Mégantic for the relocation of sewer and water supply infrastructure.

Some infrastructure will be affected by the relocation of the road.

In terms of construction and percentage of costs, unfortunately the call for tenders hasn't been completed. We don't have any idea of the total project cost. I can't answer that question right now. When the call for tenders is completed, we'll have an idea of the total project cost. The project will be funded by a federal contribution of 60% and a provincial contribution of 40%.

Senator Dalphond: In terms of a call for tenders, no bidders have been selected to date. What's the time frame? Will the process take one year or two years?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. Right now, we're working with the rail company to complete all the necessary documents for the project's regulatory approvals with the Canadian Transportation Agency. Once this has been done, we can complete the call for tenders. The construction of the bypass is scheduled for completion in 2026-27, and the dismantling and remediation of the old track is scheduled for 2027-28.

Senator Dalphond: The figure here is \$188 million, but the call for tenders hasn't been launched yet. The tender documents are being worked on. What will cost \$188 million this year? Is the work scheduled to start this fiscal year? What's the scheduled start date? How will the \$188 million be used this year?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. Transport Canada and all the people of Lac-Mégantic hope that construction will begin as soon as possible. For our part, we're ready and the funding is available.

Now, when will we receive regulatory approvals? We aren't sure. When can construction begin? We still aren't sure. The funding is there. If we're ready, the money will be available. If construction doesn't start this year, the money will be carried over to next year.

Senator Dalphond: You're calling for tenders, but you can't call for tenders until the Canadian Transportation Agency gives you the necessary authorizations to approve the project. You said that you're negotiating with the regulatory authority. Does this

On a deux ententes de contribution pour la construction qui ont été signées jusqu'à présent, soit une avec la compagnie propriétaire de la voie ferroviaire qui sera chargée de la construction de la voie de contournement, et une autre avec la Ville de Lac-Mégantic pour le déplacement d'infrastructures reliées aux égouts et à l'approvisionnement en eau.

Certaines infrastructures seront affectées par le déménagement de la route.

Sur le plan de la construction et du pourcentage des coûts, malheureusement, l'appel d'offres n'a pas été complété, donc nous n'avons aucune idée du coût total du projet. Je ne peux pas répondre à cette question pour l'instant. Lorsque l'appel d'offres sera complété, nous aurons une idée du coût total du projet. Le projet sera financé au moyen d'une contribution fédérale de 60 % et d'une contribution provinciale de 40 %.

Le sénateur Dalphond : Quand vous parlez d'appel d'offres, on n'a pas retenu de soumissionnaires jusqu'à maintenant. Quel est l'échéancier prévu? Est-ce que tout cela se fait en un an ou en deux ans?

M. Desmeules : Merci pour la question. À l'heure actuelle, nous travaillons avec la compagnie ferroviaire afin de bien remplir tous les documents nécessaires pour les approbations réglementaires du projet avec l'Office des transports du Canada. Une fois que cela sera fait, nous pourrons conclure l'appel d'offres. Il est prévu que la construction de la voie de contournement sera terminée en 2026-2027, et le démantèlement et la remédiation de l'ancienne voie, en 2027-2028.

Le sénateur Dalphond : On prévoit ici 188 millions de dollars, mais l'appel d'offres n'est pas encore lancé. On travaille sur les documents liés à l'appel d'offres. Qu'est-ce qui coûtera 188 millions cette année? Est-ce qu'on prévoit que les travaux vont commencer au cours de l'année fiscale en cours? Quelle est la date prévue pour le début des travaux? À quoi servent les 188 millions pour cette année?

M. Desmeules : Merci pour la question. Transports Canada espère, comme l'ensemble des gens de Lac-Mégantic, que la construction commencera le plus tôt possible. De notre côté, nous sommes prêts et le financement est disponible.

Maintenant, quand est-ce que nous recevrons les autorisations réglementaires? C'est incertain. Quand est-ce que la construction pourra commencer? C'est encore incertain. Le financement est là, donc si nous sommes prêts, l'argent sera disponible. Si la construction ne commence pas cette année, cet argent sera reporté à l'année prochaine.

Le sénateur Dalphond : Vous êtes en appel d'offres, mais vous ne pouvez pas faire d'appel d'offres tant que l'Office des transports du Canada ne vous donnera pas les autorisations nécessaires pour approuver le projet. Vous dites que vous êtes en

mean that you can't fully define the project until you have answers from the regulatory authority?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. The call for tenders has started, but hasn't been completed. The rail company is taking care of the call for tenders. The two processes run concurrently, but both must be completed before construction can begin.

[English]

Senator Loffreda: My question is for Fisheries and Oceans Canada. In Budget 2023, the government committed to reduce spending by \$14.1 billion over the next five years and, starting in 2023-24, \$4.1 billion annually. When I look at your 2024-25 departmental plan, I notice that as part of this commitment, your department is planning to reduce spending by close to \$85 million in 2024-25; \$105 million in 2025-26; and \$135 million by 2026-27. I have a note that the reductions will be through reducing travel, professional services, effective planning, leveraging efficiencies and internal management, virtual technology and reduction in transfer payments.

Could you elaborate further on how these measures will affect the level of service your department does offer? How will these savings take place? Are you confident in achieving these objectives?

Mr. Goodyear: Thank you for the questions. We took great care to ensure that service to Canadians was paramount in terms of the exercise we undertook during the refocusing government spending exercise. Service to Canadians was the number-one consideration in terms of the work that we did. We left no stone unturned. We looked across the broad spectrum of all of our activities. We looked at what we did and how we did it, to be more efficient where we could.

We are confident going forward that we will not have an impact on service to Canadians. We started to look at areas where we could be more efficient before the requirement to look at spending reduction. We started to cull travel. We looked at how we could combine activities across various components of our business to be more efficient, sharing administrative staff in some cases to ensure that we had collaboration where we could save money. Basically, we looked at all aspects of our business. We are confident that the \$85 million this year — and, as you noted, \$105 million next year and \$135 million ongoing from 2026-27 — while a fairly profound exercise, will not impact services to Canadians.

train de négocier avec l'autorité réglementaire. Cela veut-il dire que vous ne pouvez pas définir exactement le projet, tant que vous n'avez pas les réponses de l'autorité réglementaire?

M. Desmeules : Merci pour la question. En fait, l'appel d'offres est commencé, mais il n'est pas complété. La compagnie de chemin de fer s'occupe de faire l'appel d'offres. Les deux processus roulent en parallèle, mais on doit avoir terminé les deux avant de pouvoir commencer la construction.

[Traduction]

Le sénateur Loffreda : Ma question s'adresse aux représentants de Pêches et Océans Canada. Dans le budget de 2023, le gouvernement s'est engagé à réduire les dépenses de 14,1 milliards de dollars sur les cinq années suivantes et, dès 2023-2024, de 4,1 milliards de dollars par année. J'ai examiné votre plan ministériel de 2024-2025, et j'ai remarqué que dans le cadre de cet engagement, votre ministère prévoit de réduire ses dépenses de près de 85 millions de dollars en 2024-2025; de 105 millions de dollars en 2025-2026; et de 135 millions de dollars d'ici 2026-2027. J'ai pris note que ces réductions se feront grâce à la diminution des voyages et des services professionnels, à une planification efficace, à une meilleure efficacité et à une meilleure gestion interne, à la technologie virtuelle et à la baisse des paiements de transfert.

Pourriez-vous nous en dire plus sur la façon dont ces mesures vont toucher l'offre de services de votre ministère? Comment ces économies vont-elles prendre forme? Avez-vous confiance que vous allez atteindre ces objectifs?

M. Goodyear : Merci de ces questions. Nous nous sommes assurés que le service aux Canadiens demeure prioritaire dans notre exercice visant à réorienter les dépenses gouvernementales. Le service aux Canadiens était la grande priorité dans ce travail. Nous n'avons écarté aucune possibilité et avons examiné tout le spectre de nos activités. Nous nous sommes penchés sur nos activités et la façon de les réaliser pour obtenir des gains d'efficacité lorsque c'était possible.

Nous avons confiance qu'à l'avenir, il n'y aura pas d'effet sur le service aux Canadiens. Nous avons commencé à examiner les activités où nous pourrions être plus efficaces, avant même de répondre à l'exigence de réduire les dépenses. Nous avons réduit les voyages. Nous avons cherché comment combiner des activités dans les divers volets de notre portefeuille pour être plus efficaces. Dans certains cas, nous partageons du personnel administratif pour améliorer notre collaboration et économiser. Au fond, nous avons examiné tous les aspects de notre travail. Nous avons confiance que la réduction de 85 millions de dollars de cette année — et, comme vous l'avez souligné, la baisse de 105 millions de dollars l'an prochain et les 135 millions de dollars de manière continue dès 2026-2027 — n'aura pas d'incidence sur le service aux Canadiens, même si c'est un exercice assez exigeant.

Senator Loffreda: You mentioned sharing staff among departments. To what extent are best practices shared between departments?

Mr. Goodyear: Thank you for the question. As colleagues, we met routinely — even with my colleagues here at the table — to talk about the sharing of best practices. We met in conjunction with the Comptroller General. We were all brought together to talk about how we might share best practices. From that exercise, a lot of what Fisheries and Oceans Canada and the Canadian Coast Guard are doing in terms of how they are managing some of these reductions, is accomplished by sharing best practices.

Senator Loffreda: So you meet with the other department heads on a regular basis?

Mr. Goodyear: Yes; absolutely.

Senator Loffreda: How often would that be?

Mr. Goodyear: Thank you for the question. We meet routinely on a variety of issues, not just on spending reduction. We met last week. If not monthly, we meet every couple of months.

Senator Loffreda: Maybe we can continue with that. What mechanisms do you have in place to be certain that the savings are met and the levels of service are not decreased?

Mr. Goodyear: That's a good question. Going into this exercise, it was absolutely important that we had those metrics to monitor spending to ensure that we were meeting the targets assigned by the government and approved by our minister and the Prime Minister.

We have a tracking mechanism in place to ensure that we are on target. We are constantly working with our programs to ensure that services are not being impacted in the areas where these reductions have occurred. This is a work in progress. It is not perfect. Undoubtedly, we will have some shifting and we will have to adjust. Although we are early in the process, all our metrics show that we are on track and service to Canadians has not been impacted.

Senator Loffreda: Will the mandatory work in office affect your savings?

Mr. Goodyear: No, it does not. We accounted for that.

Senator Loffreda: You accounted for that already?

Mr. Goodyear: We did.

Le sénateur Loffreda : Vous avez parlé de partage du personnel entre les ministères. Dans quelle mesure communiquez-vous les pratiques exemplaires entre ministères?

M. Goodyear : Merci de cette question. Entre collègues, nous nous rencontrons souvent — même avec mes collègues ici présents autour de cette table — pour parler des pratiques exemplaires. Nous avons aussi rencontré la contrôleur générale. Nous nous sommes tous réunis pour parler de la façon dont nous pourrions communiquer ces pratiques. Grâce à cet exercice, bien des choses que réalisent le MPO et la Garde côtière canadienne pour gérer la réduction des dépenses se font à la lumière des pratiques exemplaires communiquées.

Le sénateur Loffreda : Donc, vous rencontrez souvent d'autres chefs de ministères?

M. Goodyear : Oui, tout à fait.

Le sénateur Loffreda : À quelle fréquence?

M. Goodyear : Merci de cette question. Nous avons l'habitude de nous rencontrer pour parler de toutes sortes d'enjeux, pas seulement de la réduction des dépenses. Nous nous sommes réunis la semaine dernière. Si ce n'est pas tous les mois, nous nous rencontrons tous les deux ou trois mois.

Le sénateur Loffreda : Nous pourrions peut-être continuer dans cette veine. Quels sont vos mécanismes pour vous assurer de réaliser ces économies et veiller à ce que les niveaux de service ne baissent pas?

M. Goodyear : C'est une bonne question. Dans le cadre de cet exercice, il était très important pour nous d'avoir des indicateurs pour surveiller les dépenses afin de nous assurer que nous respectons les cibles fixées par le gouvernement et approuvées par le ministre et le premier ministre.

Nous avons un mécanisme de suivi en place pour nous assurer d'atteindre nos objectifs, et nous travaillons constamment avec nos responsables de programmes pour veiller à ce qu'il n'y ait pas d'incidences sur les services dans les domaines où il y a des réductions. C'est un travail qui est en cours. Ce n'est pas parfait. Nous aurons inévitablement des changements et nous devons nous adapter. Le processus est entamé depuis peu, mais tous nos indicateurs nous montrent que nous sommes sur la bonne voie et qu'il n'y a pas eu d'incidence sur les services offerts aux Canadiens.

Le sénateur Loffreda : Le travail obligatoire au bureau aura-t-il des répercussions sur les sommes que vous voulez épargner?

M. Goodyear : Non, nous en avons tenu compte.

Le sénateur Loffreda : Vous en avez déjà tenu compte?

M. Goodyear : Oui.

Senator Marshall: My first question is a yes, or no for Ms. Drainville.

I was looking for some additional information on personnel costs because it went from \$848 million in mains last year to \$1 billion. But when I went on the Open Government Canada site, there's a message that says, planned spending and planned full-time equivalent data does not include data values for Environment and Climate Change Canada.

Could you follow up and make sure that that information is on the website? You may have it, but it's not on the government website.

Ms. Drainville: Yes, I can follow up.

Senator Marshall: Thank you. My big question is for Mr. Brissou from Natural Resources Canada.

In 2022, your department released the Canadian Critical Minerals Strategy. In December, your minister came to the Senate, and I had asked him about the strategy and how he was planning to report on it. I think there was about — I'm trying to think — maybe \$3.8 billion or \$4 billion that were put in the budget over a number of years.

He said he was going to report at least annually, but I can't find very much information on how the strategy is progressing. I have been reading some articles. I read one the other day from the Macdonald-Laurier Institute that left the impression that we're not doing so great and that China is out there, way ahead of us.

My question is, what's happening with the Canadian Critical Minerals Strategy? Did that annual report ever materialize? Because I can't find it.

Mr. Brissou: Thank you very much for the question, Mr. Chair.

The critical minerals program is definitely a flagship program for NRCan. Unfortunately, we don't have any experts in the field here today, but I can attest a lot of work is being done within the department and across the country in supporting that very important priority for the department.

I could, this morning, commit to looking at what's available in terms of sharing information and what can be shared back in line with the commitment that was made in the past and looking at sharing information that is available.

Senator Marshall: Okay. That would be helpful. Also, could you confirm whether or not there is an annual report? There's not much in your performance report. Of course, it's not mentioned in the mandate letter because the letter is dated 2021, but I'd also

La sénatrice Marshall : Ma première question s'adresse à Mme Drainville et se répond par oui ou non.

Je cherchais plus d'information sur les coûts relatifs au personnel, car ils sont passés de 848 millions dans le Budget principal des dépenses l'an dernier à 1 milliard. Toutefois, quand j'ai consulté le site Gouvernement ouvert, j'ai vu un message disant que les données sur les dépenses prévues et les équivalents temps plein prévus n'incluent pas les données de référence pour Environnement et Changement climatique Canada.

Pourriez-vous faire un suivi et vous assurer que cette information se trouve sur le site Web? Vous l'avez peut-être, mais elle n'apparaît pas sur le site Web du gouvernement.

Mme Drainville : Oui, je peux faire le suivi.

La sénatrice Marshall : Merci. Ma principale question s'adresse à M. Brissou, de Ressources naturelles Canada.

En 2022, le ministère a publié la Stratégie canadienne sur les minéraux critiques. En décembre, le ministre était venu au Sénat et je lui avais posé des questions sur la stratégie et sur la façon de faire rapport. Si je me souviens bien — et j'essaie de m'en rappeler —, le montant alloué dans le budget était de 3,8 milliards ou 4 milliards de dollars réparti sur un certain nombre d'années.

Il avait dit qu'il ferait rapport au moins une fois par année, mais je n'arrive pas à trouver beaucoup d'information sur les progrès de la stratégie. J'ai lu quelques articles, dont un l'autre jour, de l'Institut Macdonald-Laurier qui donnait l'impression que les choses ne vont pas si bien et que la Chine a une très grande longueur d'avance sur nous.

Ma question est donc la suivante : où en est la Stratégie canadienne sur les minéraux critiques? Un rapport annuel a-t-il été publié? Je n'arrive pas à le trouver.

M. Brissou : Je vous remercie beaucoup de la question, monsieur le président.

Le programme sur les minéraux critiques est assurément un programme phare du ministère. Malheureusement, nous n'avons aucun expert dans ce domaine ici aujourd'hui, mais je peux vous confirmer que beaucoup de travail se fait au sein du ministère et à l'échelle du pays pour appuyer cette priorité très importante du ministère.

Ce que je peux faire ce matin, c'est m'engager à vérifier l'information qui est disponible pour faire suite à l'engagement qui a été pris dans le passé de publier cette information.

La sénatrice Marshall : Très bien. Cela nous serait utile. Pourriez-vous aussi nous confirmer s'il y a bel et bien un rapport annuel? Votre rapport sur le rendement ne contient pas beaucoup d'information à ce sujet. Bien sûr, il n'y a rien dans la lettre de

like to know this specifically: The minister promised an annual report, so is there an annual report?

[*Translation*]

Senator Forest: My first question concerns the power of municipalities to pass bylaws for lakes. The growing number of personal watercraft and motorboats is worrying many people. The people are concerned about the health of the lakes, the safety of the bodies of water and the noise generated by these boats. An unfortunate incident occurred last weekend.

Some municipalities that consider it necessary can regulate speed or completely or partially block navigation on the lakes in their area. This should usually happen more quickly.

Can you tell us how many municipalities have applied for this order? How many orders have been issued by Transport Canada under the Canada Shipping Act?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. I will turn it over to the Assistant Deputy Minister, Safety and Security.

Lisa Setlakwe, Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: Thank you for the question. I can't give you the precise number of requests we've received, but I can get back to you on that.

What I can tell you, however, is that every request was reviewed. As you may know, we're currently making changes because the existing process is quite lengthy. We're working directly with municipalities and communities to set up a safer system. That is a lengthy undertaking, because it's a regulatory process.

We're currently making changes so we won't have to amend regulations in the future.

Senator Forest: Mr. Goodyear, in the case of fleet electrification, you awarded a contract for a first hybrid electric vessel. We're quite pleased, as the contract was awarded to Gaspé's Chantier naval Forillon.

What are the Coast Guard's objectives, given the transfer of its fleet to propelled, hybrid or electric vessels?

Mr. Goodyear: Thank you for the question. I'll ask Ms. Jollez from the Coast Guard to respond.

Katia Jollez, Director General, Priorities, Engagement and Plannings, Fisheries and Oceans Canada: Thank you for the question. Decarbonizing fleets is a decidedly complex challenge. Decarbonizing fleets of enormous ships that require a lot of oil

mandat parce qu'elle date de 2021, mais je veux savoir précisément s'il y a un rapport annuel, puisque le ministre en a promis un.

[*Français*]

Le sénateur Forest : Ma première question concerne le pouvoir des municipalités d'adopter des règlements sur les lacs. Le nombre croissant de motomarines et d'embarcations à moteur inquiète de nombreux citoyens préoccupés par la santé des lacs, la sécurité des plans d'eau ou le bruit engendré par ces embarcations. On a d'ailleurs vu un incident fort malheureux qui s'est produit la fin de semaine dernière.

Certaines municipalités qui le jugent nécessaire peuvent réglementer la vitesse ou bloquer, en tout ou en partie, la navigation sur les lacs de leur territoire. Ils devraient normalement y parvenir plus rapidement.

Est-il possible de savoir combien de municipalités ont fait une demande pour avoir ce décret? Combien de décrets ont été émis par Transports Canada en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada?

M. Desmeules : Merci de votre question. Je vais demander à la sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, d'y répondre.

Lisa Setlakwe, sous-ministre adjointe, Sécurité et sûreté, Transports Canada : Merci de votre question. Je ne peux pas vous donner le nombre exact de demandes qu'on a reçues, mais je peux vous revenir à ce sujet.

Par contre, je peux vous dire qu'on a examiné toutes les demandes. Comme vous le savez peut-être, on est en voie de changer le régime, parce que le processus actuel est très long. On travaille directement avec les municipalités et les communautés pour mettre sur pied un régime plus sécuritaire. C'est long, parce que c'est un processus réglementaire.

On est en train de changer le régime afin de ne plus avoir à faire des changements de réglementation à l'avenir.

Le sénateur Forest : Monsieur Goodyear, dans le cas de l'électrification de la flotte, vous avez octroyé un contrat pour un premier navire hybride électrique. On est bien content, parce que le contrat a été octroyé au Chantier naval Forillon de Gaspé.

Quels sont les objectifs de la Garde côtière, compte tenu du transfert de sa flotte vers des navires propulsés, hybrides ou électriques?

M. Goodyear : Merci de votre question. Je vais demander à Mme Jollez, de la Garde côtière, d'y répondre.

Katia Jollez, directrice générale, Planification, mobilisation et priorités, Pêches et Océans Canada : Merci de votre question. La décarbonation de la flotte est un défi vraiment complexe. Décarboner des flottes de navires qui sont énormes et

or fuel to break the ice is a challenge. This contract will enable us to build the Coast Guard's first hybrid vessel. It's a very positive step forward.

We're continuing to experiment with fuels that emit fewer greenhouse gases. We've already tested new types of fuel. We're also trying to align with the Green Government Strategy to develop plans for creating the fleet of the future, in order to decarbonize our fleet. But it remains a challenge.

Senator Gignac: My first question is for Mr. Brisson from Natural Resources Canada. If I understand correctly, the Canada Greener Homes Grant program, for which you're requesting \$722 million, ended in February.

But when the program was announced in 2021, people were told that the subsidy would be available until 2027; people are suddenly discovering that it wasn't included in the budget, that the program is over and that there's no more money. Can you explain why you didn't give six months or a year's notice before scrapping the program?

The Chair: That was a question I also wanted to ask. Is it because there's no more money? Why can't people apply anymore?

Mr. Brisson: It's a program —

The Chair: Oh, is that what was said publicly?

Senator Gignac: Publicly, they stated that there was no more money in the program.

Mr. Brisson: It's a popular program. I'll ask Mr. Leyburne to respond to your question.

[English]

Drew Leyburne, Assistant Deputy Minister, Energy Efficiency and Technology Sector, Natural Resources Canada: Thank you for the question. The short answer is, yes, when the program had allocated all the funding or all the funding was spoken for, we had to cease the intake of applications. Having said that, the program will continue as anticipated until the year; it's just that it will take people a number of years to complete their retrofits. Hundreds of thousands of Canadians will be completing their retrofits under this program.

Senator Gignac: It's just that there are no more applications? That's it, that's all, as simple as that?

qui ont besoin de beaucoup de pétrole ou de carburant pour briser la glace, c'est un défi. Ce contrat permettra de construire le premier navire hybride de la Garde côtière. C'est un pas vers l'avant très positif.

On continue de faire des essais avec un carburant qui émettra moins de gaz à effet de serre. On a déjà essayé de nouvelles sortes de carburant. On essaie également de s'aligner sur la Stratégie pour un gouvernement vert pour avoir des plans en place pour créer la flotte de l'avenir, afin de décarboner notre flotte. Mais cela continue d'être un défi.

Le sénateur Gignac : Ma première question s'adresse à M. Brisson, de Ressources naturelles Canada. Si je comprends bien, le programme de Subvention canadienne pour des maisons plus vertes, pour laquelle vous demandez 722 millions de dollars, est terminé depuis février.

Pourtant quand le programme a été annoncé en 2021, on avait dit aux gens que la subvention serait accessible jusqu'en 2027; tout à coup, les gens apprennent que cela n'a pas été inclus dans le cadre du budget, que le programme est terminé et qu'il n'y a plus d'argent. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous n'avez pas donné six mois ou un an de préavis avant d'abolir le programme?

Le président : C'était une question que je voulais aussi poser. Est-ce parce qu'il n'y a plus d'argent? Pour quelle raison ne peut-on plus en faire la demande?

M. Brisson : C'est un programme...

Le président : Ah! C'est ce qui a été dit publiquement?

Le sénateur Gignac : Publiquement, ils ont dit qu'il n'y avait plus d'argent dans le programme.

M. Brisson : C'est un programme populaire. Je vais demander à M. Leyburne de répondre à votre question.

[Traduction]

Drew Leyburne, sous-ministre adjoint, Secteur de l'efficacité énergétique et de la technologie de l'énergie, Ressources naturelles Canada : Je vous remercie de la question. La réponse est oui, lorsque tout l'argent prévu pour le programme a été affecté, ou réservé, nous devons cesser d'accepter des demandes. Cela dit, le programme va se poursuivre comme prévu, car les gens ont besoin de quelques années pour terminer leurs rénovations. Ce programme va permettre à des centaines de milliers de Canadiens de le faire.

Le sénateur Gignac : Cela veut simplement dire que l'on n'accepte plus de demandes. C'est tout et c'est aussi simple que cela?

Mr. Leyburne: There are no more applications, nowhere in Canada, for the Canada Greener Homes Grant program. The Canada Greener Homes Loan program, administered by CMHC, continues.

Senator Gignac: I understand. I will shift departments because I want to ask a question of Transport Canada.

[Translation]

Transport Canada currently has the Zero Emission Vehicle Incentives program for electric vehicles.

You intend to keep this program for some time. You budgeted \$588 million in your funding requests. However, Quebec has already announced that the subsidy program will end on January 1. You'll receive far more applications this year, because many people will decide to buy an electric car.

What happens if you exceed \$588 million? Will the program end abruptly, or do you intend to request additional funding?

We wouldn't want people to make plans and suddenly find out they won't get their \$40,000 renovation loan for a greener home.

So, what happens if you run out of funds?

Mr. Desmeules: Thank you for your question. The department's main estimates include \$442 million for personal vehicles plus \$146 million for medium- and heavy-duty zero-emission vehicles, commercial vehicles, for a total of \$587 million.

Just approved under Budget 2024 is an additional \$607 million strictly for personal vehicles. That is on top of the available \$442 million, for a total of \$1 billion.

Senator Gignac: I understand all that. I just want to know whether you're going to take your cue from the Department of Natural Resources, which suddenly terminated the subsidy without notice. Do you instead plan to announce the end of the subsidy six months ahead of time? When people make a decision, it comes as a nasty surprise if there's no notice.

Mr. Desmeules: Thank you for your question. If that happens, we will communicate that information ahead of time. We've established quite an effective system for forecasting and tracking. The current volume of incentives being paid out

M. Leyburne : Non, il n'est plus possible de présenter une demande dans le cadre du programme de Subvention canadienne pour des maisons plus vertes. Toutefois le programme Prêt canadien pour des maisons plus vertes, administré par la SCHL, se poursuit.

Le sénateur Gignac : Je comprends. Je vais passer à autre ministère, parce que je veux poser une question à Transports Canada.

[Français]

À Transports Canada, vous avez actuellement le programme Incitatifs pour l'utilisation de véhicules zéro émission pour les véhicules électriques.

Vous avez l'intention de garder ce programme un certain temps. Vous avez prévu dans vos demandes 588 millions de dollars. Or, au Québec, on annonce déjà que le programme de subvention prendra fin le 1^{er} janvier. Vous allez recevoir beaucoup plus de demandes cette année, parce que plusieurs personnes vont décider d'acheter une voiture électrique.

Qu'est-ce qui va se passer si vous dépassez les 588 millions de dollars? Est-ce que le programme se terminera abruptement, ou avez-vous l'intention de demander des fonds additionnels?

On ne voudrait pas que les gens fassent des plans et qu'ils apprennent tout d'un coup qu'ils n'auront pas leur prêt à la rénovation de 40 000 \$ pour une maison plus verte.

Donc, que se passera-t-il s'il ne vous reste plus de fonds?

M. Desmeules : Merci de votre question. Ce qu'il y a dans notre Budget principal des dépenses, c'est 442 millions de dollars pour les véhicules des particuliers, plus 146 millions de dollars pour les véhicules moyens et lourds zéro émission, pour les véhicules commerciaux, ce qui fait un total de 587 millions de dollars.

Le budget de 2024 vient d'approuver 607 millions de dollars supplémentaires uniquement pour les véhicules des particuliers; cette somme s'ajoutera aux 442 millions de dollars disponibles, pour un budget total de 1 milliard de dollars.

Le sénateur Gignac : Je comprends tout cela; je veux juste savoir si vous avez l'intention de suivre l'exemple du ministère des Ressources naturelles, qui a soudainement mis fin à la subvention sans préavis, ou si votre intention est plutôt de l'annoncer six mois à l'avance. C'est une mauvaise surprise lorsque les gens prennent une décision et que tout à coup, il n'y a pas de préavis.

M. Desmeules : Merci pour la question. Si cela arrive, on va communiquer ces décisions d'avance. On a développé un système de prévisions et de suivis qui est très efficace. Actuellement, on voit dans les volumes de 80 à 85 millions de

monthly is between \$80 million and \$85 million, and that is entirely consistent with this year's available funding.

[English]

Senator Smith: Mr. Brisson, I trust this question is with you. It may be with Mr. Desmeules.

The federal government's aggressive targets for the sale of zero-emission vehicles by 2035 require adequate infrastructure in place to support the growing number of zero-emission vehicles. Your department has set a target of 84,500 electric vehicle charging stations under development, to be completed by 2029. As of 2022-23, you have achieved just under half of that.

Can you provide an update on the work NRCan is undertaking to develop the required infrastructure of charging stations for electric vehicles? It would be interesting also to understand how you will be able to effect that placement in northern and remote areas of the country.

Mr. Brisson: Thank you for the question. It is with us. I'll ask my colleague, Ms. Van der Kamp, to come and help answer that.

Senator Smith: If you don't have enough time, maybe you can give us a written answer too.

Mr. Brisson: For sure. Thank you.

Ms. Van der Kamp: Thank you for the question. The Government of Canada is actually about to announce the next RFP, request for proposals, for additional chargers across the country hopefully later this month. As well, we are putting out a map that shows the areas that are most critical across the country, both along the corridors and in the communities, which gives Canadians an understanding of that. We will prioritize funding for communities in the most critical areas — i.e., the fives and along corridors that are the fives.

Senator Smith: When will your map be ready?

Ms. Van der Kamp: The idea is to release that with the request for proposals because we will be evaluating the applications based on that map.

Senator Smith: Is that going to be current or a year away?

Ms. Van der Kamp: Very interesting question. Thank you for the question. It is set based on the demand we expect in 2026 because when we finally get the funds out the door and they're actually built, it will likely be in 2026. We've looked at forward planning to that time and the capacity that we expect we'll need at that time.

Senator Smith: Is there any information you can give us on an interim basis before 2026 to see what's going on?

dollars d'incitatifs par mois qui sont versés, ce qui est absolument conforme au financement disponible cette année.

[Traduction]

Le sénateur Smith : Monsieur Brisson, je pense que cette question s'adresse à vous, ou à M. Desmeules.

Les objectifs ambitieux du gouvernement à l'égard des véhicules zéro émission d'ici 2035 nécessitent que l'on mette en place l'infrastructure nécessaire pour répondre aux besoins du nombre grandissant de ces véhicules. Votre ministère s'est fixé comme objectif d'avoir 84 500 bornes de recharge en place d'ici 2029. En 2022-2023, vous en étiez à un peu moins de la moitié.

Pourriez-vous faire le point sur les travaux en cours au ministère pour mettre en place les bornes de recharge nécessaires pour les véhicules électriques? Il serait intéressant aussi de savoir comment vous allez procéder dans les zones rurales et éloignées du Canada.

M. Brisson : Je vous remercie de la question, qui s'adresse à nous. Je vais demander à ma collègue, Mme Van der Kamp, de prendre place pour nous aider à y répondre.

Le sénateur Smith : Si vous manquez de temps, vous pourriez nous répondre aussi par écrit.

M. Brisson : Bien sûr. Je vous remercie.

Mme Van der Kamp : Je vous remercie de la question. Le gouvernement s'apprête à annoncer la prochaine demande de propositions, probablement vers la fin du mois, pour construire de nouvelles bornes partout au pays. Nous allons aussi publier une carte pour montrer où se trouvent les cinq zones les plus névralgiques au pays, le long des corridors et dans les collectivités, afin de donner aux Canadiens une idée de la situation. Le financement sera réservé en priorité aux corridors et aux collectivités dans ces zones.

Le sénateur Smith : Quand cette carte sera-t-elle prête?

Mme Van der Kamp : L'idée est de la publier avec la demande de propositions, car nous évaluerons les propositions en fonction de la carte.

Le sénateur Smith : Est-ce un portrait actuel ou dans un an?

Mme Van der Kamp : C'est une question très intéressante. Je vous en remercie. C'est basé sur la demande que l'on prévoit en 2026, car d'ici à ce que les fonds soient accordés et que les bornes soient construites, nous serons sans doute en 2026. La planification a donc été faite en fonction de la capacité dont nous prévoyons avoir besoin à ce moment.

Le sénateur Smith : Pourriez-vous nous fournir de l'information pour savoir ce qui se passe dans l'intervalle?

Ms. Van der Kamp: Absolutely. Right now, we have a charging station locator map which has all of the locations. I can get back to you on current demand in rural and remote areas, if you'd like.

Senator Smith: It would be fantastic if you can do that.

Ms. Van der Kamp: Thank you.

Senator Kingston: My question is for Ms. Drainville and it is based on your departmental plan. I'm looking at the Canada Water Act and on quality initiatives in key freshwater ecosystems. To my delight, the Wolastoq/Saint John River watershed is included in that.

I wanted to ask you, is this dependent on the setup of the Canada Water Agency that you spoke to in your initial remarks? Or what are the plans for this particular watershed in 2024-25?

Ms. Drainville: Thank you for your question. I have to say for that specific one, I will have to get back to you with the details because I don't have all the details by watershed, but there's definitely a plan for this one.

Senator Kingston: I would appreciate that in writing, if possible.

Ms. Drainville: Yes.

Senator Kingston: Thank you.

Senator Ross: My question is for Transport Canada. The Fredericton airport, or YFC, is considered a National Airports System, or NAS, airport, which makes it ineligible to receive funding under the Airports Capital Assistance Program, or ACAP. They need a refurbishment of their runway — it's been nearly 25 years since they've had one. They also need a number of other things, such as lighting, transformers and so on.

Other airports like Moncton, Thunder Bay, Hamilton, Charlottetown and St. John's could find funds. They were able to get exemptions to ACAP and the Airport Critical Infrastructure Program, or ACIP, but YFC didn't qualify for any of the pandemic ACIP or ACAP funding for this runway project, and their circumstances are quite unique. They also haven't qualified for the Regional Air Transportation Initiative, or RATI. Is there anything in these estimates that could help YFC with this unique situation?

Mr. Desmeules: Thank you for the question. I would like to ask my colleague, Joshua LaRocque, to answer it.

Mme Van der Kamp : Bien sûr. Nous avons actuellement une carte de localisation des bornes de recharge qui montre où elles se trouvent. Si vous le souhaitez, je peux vous revenir au sujet des besoins actuels dans les zones rurales et éloignées.

Le sénateur Smith : Ce serait fantastique.

Mme Van der Kamp : Je vous remercie.

La sénatrice Kingston : Ma question s'adresse à Mme Drainville et porte sur votre plan ministériel. Je regarde la Loi sur les ressources en eau du Canada et les initiatives sur la qualité de l'eau dans les principaux écosystèmes d'eau douce. À ma grande satisfaction, le bassin versant du fleuve Wolastoq/Saint-Jean en fait partie.

J'aimerais savoir si cela doit attendre la mise en place de l'Agence canadienne de l'eau dont vous avez parlé dans votre déclaration préliminaire? Quels sont les plans pour ce bassin versant en particulier en 2024-2025?

Mme Drainville : Je vous remercie de la question. Je vais devoir vous revenir à ce sujet, car je n'ai pas l'information détaillée par bassin versant, mais je peux vous dire qu'il y a assurément un plan pour celui dont vous parlez.

La sénatrice Kingston : J'aimerais que vous nous fassiez parvenir l'information par écrit, si possible.

Mme Drainville : Oui.

La sénatrice Kingston : Je vous remercie.

La sénatrice Ross : Ma question s'adresse à Transports Canada. L'aéroport de Fredericton, ou YFC, est considéré comme faisant partie du Réseau national d'aéroports, ou RNA, ce qui le rend inadmissible à recevoir du financement dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. L'aéroport a besoin d'une remise à neuf de sa piste, la dernière datant de près de 25 ans, de même que d'éclairage, de transformateurs, etc.

D'autres aéroports comme ceux de Moncton, Thunder Bay, Hamilton, Charlottetown et St. John peuvent obtenir du financement. Ils ont pu obtenir des exemptions au titre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et du Programme des infrastructures essentielles des aéroports, mais celui de Fredericton n'a pas eu droit au financement offert lors de la pandémie dans le cadre de ces deux programmes pour remettre à neuf sa piste, et sa situation est très particulière. Il n'a pas été admissible non plus à l'Initiative du transport aérien régional. Ce budget contient-il du financement pour aider l'aéroport de Fredericton qui se trouve dans cette situation très particulière?

M. Desmeules : Je vous remercie de la question. Je vais demander à mon collègue, Joshua LaRocque, d'y répondre.

Joshua LaRocque, Director General, Transportation Infrastructure Programs, Transport Canada: Thank you for the question. I'm the Director General of Transportation Infrastructure Programs at Transport Canada.

As you noted, the Airport Critical Infrastructure Program was a temporary pandemic relief-based program for the Fredericton airport. They did receive funding under the Airport Relief Fund of around \$1.5 million. In the Main Estimates, there is mention of the National Trade Corridors Fund, which funds infrastructure projects that help move goods or people. If there's an upcoming intake, that would be one of the opportunities that the airport could consider.

Senator Ross: So YFC is eligible for the National Trade Corridors Fund?

Mr. LaRocque: Yes, it would be an eligible recipient for sure.

Senator Ross: And for the runway project?

Mr. LaRocque: We'd have to see the details of the proposal, but absolutely, it would be an opportunity for them to consider.

Senator Ross: Thank you very much.

Senator Pate: Thank you. To follow up on a question I had in the first round, when you're providing the written responses for both departments, could you include some specificity around how the Indigenous peoples have been consulted with respect to consent of First Nations, how those consultations have progressed, been assessed and how self-determination has been accounted for in the pursuit of the priorities?

Then my follow-up question is if you could specify what concrete steps are being taken as part of your work to apply the UN Declaration on the Rights of Indigenous Peoples and uphold sovereignty and decision making with respect to lands in order to remedy underlying inequalities in terms of exposure to pollution, particularly in light of some of the material coming out about Aamjiwnaang First Nation in recent weeks, along with Grassy Narrows, which has been devastated by mercury poisoning since the 1960s. There's a fair bit of information being released around research in that area. I think this is mostly going to be in writing from both departments, unless there's something you can add right now.

Ms. Drainville: We'll take your question and reply in writing. Thank you.

Joshua LaRocque, directeur général, Programmes d'infrastructure de transport, Transports Canada : Je vous remercie de la question. Je suis directeur général des Programmes d'infrastructure de transport à Transports Canada.

Comme vous l'avez mentionné, le Programme des infrastructures essentielles des aéroports était un programme d'aide temporaire pendant la pandémie. L'aéroport de Fredericton a reçu un montant d'environ 1,5 million de dollars dans le cadre du Fonds de soutien aux aéroports. Dans le Budget principal des dépenses, on parle du Fonds national des corridors commerciaux, qui offre du financement pour les projets d'infrastructure qui contribuent au transport des marchandises ou des personnes. Les responsables de l'aéroport pourraient présenter une demande dans le cadre du prochain processus de demandes.

La sénatrice Ross : L'aéroport de Fredericton est donc admissible au Fonds national des corridors commerciaux?

M. LaRocque : Oui, il y serait assurément admissible.

La sénatrice Ross : Il le serait pour son projet de remise à neuf de sa piste?

M. LaRocque : Nous aurions besoin de voir les détails, mais il pourrait assurément présenter une demande.

La sénatrice Ross : Je vous remercie beaucoup.

La sénatrice Pate : Je vous remercie. Pour revenir sur une question que j'ai posée lors de la première série, est-ce que les deux ministères qui fourniront une réponse par écrit pourraient inclure des détails sur le processus de consultations des Premières Nations pour obtenir leur consentement, les progrès réalisés, les analyses effectuées et la prise en compte de l'autodétermination dans les dossiers prioritaires?

Ensuite, pour ma question complémentaire, j'aimerais savoir si vous pourriez préciser les mesures concrètes qui sont prises dans le cadre de votre travail pour appliquer la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones et respecter la souveraineté et le processus décisionnel relativement aux terres, de manière à remédier aux inégalités sous-jacentes face à l'exposition à la pollution, notamment, à la suite de l'information qui nous arrive depuis quelques semaines concernant la Première Nation Aamjiwnaang, et concernant aussi la Première Nation Grassy Narrows, dévastée par un empoisonnement au mercure depuis les années 1960. On publie beaucoup d'information sur les recherches menées à ce sujet. Les deux ministères devront sans doute répondre par écrit, à moins de pouvoir ajouter quelque chose maintenant.

Mme Drainville : Nous allons répondre à votre question par écrit. Je vous remercie.

[Translation]

Senator Dalphond: My question is for the Transport Canada officials. It's about bridges, specifically the Quebec Bridge. I see you have two payments for the Victoria Bridge. There's an annual contribution of \$2.7 million this year for rehabilitation work on the bridge, and you're paying Canadian National, or CN, \$3.3 million for the elimination of toll collection on the Victoria Bridge, pursuant to an act that dates back to 1963.

Why is CN selling the Quebec Bridge to the government when it still owns the Victoria Bridge?

Mr. Desmeules: Transport Canada isn't responsible for the Quebec Bridge. That's actually Infrastructure Canada. As for the Victoria Bridge, we have two contributions, two agreements. One is for \$3.3 million to cover the costs of the roadway portion of the bridge, since CN assumes the costs of the railway portion. The other contribution is for major rehabilitation work on the structure of the bridge.

Keep in mind that the \$3.3 million allocated annually for operating costs doesn't allow for major rehabilitation work. The amount hasn't been indexed for years. Those are the department's two contributions for the Quebec Bridge.

Senator Dalphond: I take your answer to mean that Transport Canada has no involvement in the Quebec Bridge. Is that right? The acquisition of the bridge and the 25-year program that the Prime Minister announced a week ago do not involve Transport Canada. Is that right?

Mr. Desmeules: I'll have to get back to the committee in writing on that question.

Senator Dalphond: All right. Thank you. I'd also like to know whether the agreement includes CN contributions for use of the bridge.

[English]

Senator Loffreda: My question is for Environment Canada. The department's operating expenditures requested in 2024-25 is 16.5% higher than those in the previous year's Main Estimates. What is the reason for the increase and to what extent does the department intend to contribute to the announced efforts by the government to reduce overall expenditures to the extent of \$14.1 billion over five years?

Ms. Drainville: Thank you for the questions. The increase in our estimates is mainly due to some additional funding. We now have the Canada Water Agency, and funding has been allocated to the department for it. We will prepare the agency while it's still a branch within our own organization. There are also some

[Français]

Le sénateur Dalphond : Ma question s'adresse aux représentants de Transports Canada et concerne les ponts, particulièrement le pont de Québec. Je constate que vous avez deux contributions pour le pont Victoria; il y a une contribution annuelle de 2,7 millions de dollars cette année pour la réhabilitation du pont, et vous payez aussi au CN une somme de 3,3 millions de dollars pour l'abolition des péages sur le pont Victoria en vertu d'une loi qui date de 1963.

Pourquoi le CN vend-il le pont de Québec au gouvernement, alors qu'il est toujours propriétaire du pont Victoria?

M. Desmeules : Transports Canada n'est pas responsable du pont de Québec. Ce serait plutôt Infrastructure Canada. Dans le cadre du pont Victoria, nous avons deux contributions, deux ententes. La première est de 3,3 millions de dollars et vise à payer les coûts de la partie routière du pont, puisque le CN couvre les frais pour la partie ferroviaire, et le deuxième montant sert à faire des réhabilitations majeures à la structure du pont.

Il faut comprendre que les 3,3 millions de dollars octroyés annuellement pour couvrir les opérations ne permettent pas d'entreprendre des travaux majeurs. Ce montant n'a jamais été indexé depuis des années. Ce sont les deux contributions que l'on fait pour ce qui est du pont de Québec.

Le sénateur Dalphond : Je comprends de votre réponse que, pour le pont de Québec, il n'y a pas d'implication de la part du ministère des Transports? L'acquisition du pont et un programme de 25 ans ont été annoncés par le premier ministre il y a une semaine, mais le ministère des Transports n'est pas impliqué?

M. Desmeules : On devra faire un suivi par écrit pour répondre à la question.

Le sénateur Dalphond : Bien, merci. J'aimerais aussi savoir si l'entente prévoit des contributions du CN pour l'utilisation du pont.

[Traduction]

Le sénateur Loffreda : Ma question s'adresse à Environnement Canada. Le budget de fonctionnement demandé par le ministère pour 2024-2025 est en hausse de 16,5 % par rapport à celui demandé dans le Budget principal des dépenses de l'année précédente. Quelle est la raison de cette augmentation et dans quelle mesure le ministère prévoit-il contribuer aux efforts du gouvernement de réduire ses dépenses globales de 14,1 milliards de dollars sur cinq ans?

Mme Drainville : Je vous remercie de ces questions. L'augmentation provient en bonne partie de fonds supplémentaires. L'Agence canadienne de l'eau relève de nous, et nous avons reçu du financement à cette fin. Nous allons préparer l'agence pendant qu'elle fait encore partie de notre

programs that sunsetted last year that were renewed with a higher increase. We're thinking about the hydro methodological services which are critical for the safety of Canadians, especially with the extreme weather taking place.

As far as our effort toward the contribution of the \$14.5 million, ECCC will be contributing \$91 million over three years, starting with \$43 million in this current fiscal year. The major portion this year will come from our operating funds. It will be mainly through the reduction of contracts and travel. We are also looking at how we can find, like my colleagues from Fisheries and Oceans Canada, some synergy or create best practices in how we can provide services in leveraging technologies. There's a portion also that comes from our grants and contributions, or Gs and Cs.

Senator Loffreda: It's \$14.1 billion over five years?

Ms. Drainville: Yes, for the entire Government of Canada. The portion for ECCC is only \$91 million over three years and ongoing following that.

Senator Loffreda: Thank you.

[Translation]

The Chair: I have four questions, and my fellow senators asked three of them. I got my answers, so thank you.

The other question has to do with the Aéroports de Montréal, which announced an investment of \$4 billion over the next few years. However, I don't see a contribution from Transport Canada in connection with that major investment. Will Transport Canada be providing funding? Private financing is one of the options the airport authority's leadership is considering, but the law prohibits the Montreal airport authority from using private funding. Are changes to the law being considered to allow private funding?

Mr. Desmeules: Thank you for your question. I'm going to ask my colleague Craig Hutton to answer that.

The Chair: If there is no response, should passengers expect fees to go up?

[English]

Craig Hutton, Associate Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: Good morning. It's good to be with you.

To respond to the question with respect to Montreal, the airport system in Canada and the air sector in general is guided by the policy framework of the user-pay system. It is through

organisation. Quelques programmes qui sont venus à échéance l'an dernier ont été renouvelés avec un budget en hausse. Je pense aux services hydrométéorologiques qui sont essentiels pour assurer la sécurité des Canadiens, en particulier en raison des phénomènes météorologiques extrêmes que l'on connaît.

Au sujet de nos efforts pour contribuer aux économies de 14,5 millions, la contribution d'Environnement et Changement climatique Canada s'élèvera à 91 millions de dollars, dont 43 millions au cours de la présente année financière qui proviendront principalement de notre fonds de fonctionnement et d'une diminution des contrats et des frais de déplacement. Comme mes collègues de Pêches et Océans, nous examinons la possibilité de mettre en place des synergies et des pratiques exemplaires dans la prestation des services et aussi d'utiliser les technologies. Une partie provient aussi des subventions et contributions.

Le sénateur Loffreda : S'agit-il de 14,1 milliards sur cinq ans?

Mme Drainville : Oui, pour l'ensemble du gouvernement fédéral. Pour Environnement et Changement climatique Canada, il s'agit de 91 millions de dollars sur trois ans qui seront récurrents par la suite.

Le sénateur Loffreda : Je vous remercie.

[Français]

Le président : J'avais quatre questions et mes collègues en ont couvert trois. J'ai eu mes réponses; merci beaucoup.

La prochaine question porte sur Aéroports de Montréal, qui a annoncé 4 milliards de dollars d'investissement pour les prochaines années. Je ne vois pourtant pas de contribution du ministère des Transports dans cet important investissement. Est-ce qu'il y aura un investissement de Transports Canada? Parmi les options de financement que la direction examine, il y a le financement privé, mais la loi interdit d'utiliser du financement privé pour Aéroports de Montréal. Est-ce qu'on parle de faire des changements à la loi pour avoir du financement privé?

M. Desmeules : Merci pour la question. Je vais demander à mon collègue Craig Hutton d'y répondre.

Le président : S'il n'y a aucune réponse, est-ce que les passagers doivent s'attendre à une hausse des tarifs?

[Traduction]

Craig Hutton, sous-ministre adjoint associé, Politiques, Transports Canada : Bonjour. Je suis heureux d'être avec vous.

Pour répondre à votre question au sujet de Montréal, le cadre stratégique du système aérien au Canada et du secteur aérien en général repose sur le principe de l'utilisateur-payeur. Ce sont les

users who are using the system who pay for the infrastructure and other aspects that are related to the operation of the system.

With respect to specific projects that an airport may wish to fund, they can look at that through investments from partners. In fact, as noted in Budget 2024, the government will be releasing a policy statement ensuring that there's clarity with respect to what kinds of investments are permitted in National Airports System airports.

That being said, the National Trade Corridors Fund, or NTCF, is a merit-based program where airports can put forward projects for consideration, depending upon the details of those projects, which is something that can be considered when those projects are put forward as an application.

As a general principle, it is a user-pay system with users bearing the costs of the operation of the system.

[Translation]

The Chair: Currently, then, the federal government is not planning to contribute to the expansion project or \$4-billion investment. Is that correct?

[English]

Mr. Hutton: In the specific project and the investment that has been put forward, I can come back. With respect to whether there is a specific public contribution, my understanding is, no. The current plan for investment, I can confirm with the committee.

[Translation]

The Chair: Thank you.

[English]

Senator Marshall: I have a quick question. I can get the answer in writing.

To Transport Canada, there's \$1 million there for airstrips in Labrador. What airstrips and what work is being done? One million dollars is not very much for those airstrips. Is there any money under any other program?

Mr. Desmeules: Thank you for the questions.

Senator Ross: Thanks very much. I have a follow-up question for Mr. LaRocque.

I understand that the National Trade Corridor Fund is currently fully subscribed and that there is no money left in that fund. Could you clarify that for me, Mr. LaRocque?

utilisateurs qui paient pour l'infrastructure et d'autres éléments liés au fonctionnement du système.

Lorsqu'un aéroport souhaite financer des projets particuliers, il peut le faire avec des partenaires d'investissements. En fait, comme il a été mentionné dans le budget 2024, le gouvernement publiera un énoncé de politique pour s'assurer que les investissements qui peuvent être autorisés dans les aéroports du Réseau national des aéroports sont clairs.

Cela dit, le Fonds national des corridors commerciaux est un programme basé sur le mérite dans le cadre duquel les aéroports peuvent soumettre des projets détaillés pour qu'ils soient pris en considération.

De façon générale, le système repose sur le principe de l'utilisateur-payeur, et ce sont les utilisateurs qui assument les coûts du fonctionnement du système.

[Français]

Le président : Donc, actuellement, il n'y a pas de contribution prévue du gouvernement fédéral à ce projet d'agrandissement ou d'investissement de 4 milliards de dollars?

[Traduction]

M. Hutton : Je peux vous revenir au sujet des investissements dans ce projet particulier. Je crois comprendre qu'il n'y a pas d'investissements publics. Je peux confirmer au comité le plan d'investissements prévu actuellement.

[Français]

Le président : Merci.

[Traduction]

La sénatrice Marshall : J'ai une petite question, et vous pouvez me répondre par écrit.

Elle s'adresse à Transports Canada. Il y a un montant de 1 million de dollars pour les pistes d'atterrissage au Labrador. De quelles pistes d'atterrissage parle-t-on et quels travaux sont réalisés? Un million de dollars, ce n'est pas beaucoup pour ces pistes. Y a-t-il des sommes qui proviennent d'un autre programme?

M. Desmeules : Je vous remercie de ces questions.

La sénatrice Ross : Je vous remercie beaucoup. J'ai une question complémentaire pour M. LaRocque.

Je crois comprendre que les fonds prévus pour le Fonds national des corridors commerciaux ont été affectés, et qu'ils sont épuisés. Monsieur LaRocque, pourriez-vous me clarifier ce point?

[*Translation*]

The Chair: Please get back to the committee with a written answer.

[*English*]

Senator Pate: Again for the same two departments — Natural Resources Canada and Environment and Climate Change Canada — my question is regarding the environmental impact of critical mineral development, especially considering the Treaty 9 community's opposition to critical mineral development in northern Ontario without their cooperation and consultation, as well as additional concerns about mineral development in caribou populations in Yukon. The peat bogs in northern Ontario are estimated to store 35 trillion tonnes of carbon which are released when disturbed.

How are the two departments working together to develop Canada's net-zero infrastructure which requires critical mineral development while also valuing natural carbon sinks, nature-based solutions and centring Indigenous consent throughout?

The Chair: Thank you. No further questions?

[*Translation*]

That concludes today's meeting. Thank you to all our officials. I want to remind the witnesses to kindly provide their written responses to the committee by June 4, 2024, if possible.

I would like to remind senators that our next meeting is tomorrow, May 22, at 6:45 p.m. We will be starting our study of Bill C-69, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 16, 2024.

As usual, before I adjourn the meeting, I'd like to thank all the participants, our technical support staff, the clerk, the analysts, our interpreters and everyone. Thank you and see you tomorrow.

(The committee adjourned.)

[*Français*]

Le président : Veuillez fournir une réponse écrite au comité, s'il vous plaît.

[*Traduction*]

La sénatrice Pate : Ma question s'adresse encore aux deux mêmes ministères, soit Ressources naturelles Canada et Environnement et Changement climatique Canada. J'aimerais savoir ce qu'il en est des répercussions environnementales de l'exploitation des minéraux critiques, considérant en particulier le fait que les communautés du Traité n° 9 s'opposent à leur exploitation dans le Nord de l'Ontario sans qu'elles y collaborent et soient consultées, et le fait que l'on s'inquiète aussi des répercussions sur les populations de caribous au Yukon. On estime que les tourbières dans le Nord de l'Ontario ont emmagasiné 35 billions de tonnes de carbone qui sont relâchées dans l'atmosphère lorsqu'elles sont perturbées.

Comment les deux ministères collaborent-ils pour mettre en place des infrastructures carboneutres qui nécessitent l'exploitation des minéraux critiques, tout en tenant compte de l'importance des puits de carbone naturels, des solutions naturelles, et en s'assurant le consentement des Autochtones tout au long du processus?

Le président : Je vous remercie. Y a-t-il d'autres questions?

[*Français*]

Cela conclut notre réunion d'aujourd'hui. Merci beaucoup à tous les participants. Je voudrais rappeler aux témoins de bien vouloir prendre note que nous attendons leurs réponses écrites avant le 4 juin 2024, si possible.

Je voudrais également rappeler aux sénateurs que notre prochaine réunion aura lieu demain, le 22 mai, à 18 h 45. Nous allons commencer notre étude du projet de loi C-69, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 16 avril 2024.

Avant de terminer la réunion, comme d'habitude, j'aimerais remercier l'ensemble des participants, les gens qui nous soutiennent pour tous les aspects techniques, notre greffière, nos analystes, nos traducteurs et tout le monde. Merci beaucoup et à demain.

(La séance est levée.)