

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 18, 2024

The Standing Senate Committee on National Finance met with videoconference this day at 9:02 a.m. [ET] to study the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 2025.

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

[*English*]

The Chair: Before we begin, I would ask all senators and other in-person participants to consult the card 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.

[*Translation*]

If 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.

I wish to welcome all of the senators as well as the viewers across the country who are watching us on sencanada.ca.

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

Senator Forest: Good morning and welcome, everyone. Éric Forest, Gulf senatorial division, Quebec.

Senator Gignac: Good morning. Clément Gignac, Quebec.

Senator Galvez: Rosa Galvez, Quebec.

[*English*]

Senator LaBoucane-Benson: Patti LaBoucane-Benson, Treaty 6 territory, Alberta.

[*Translation*]

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

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 18 juin 2024

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 h 2 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier le Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025.

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

[*Traduction*]

Le président : Avant de commencer, je voudrais demander à tous les sénateurs et autres participants en personne de consulter la carte sur la table pour connaître les lignes directrices visant à prévenir les incidents liés aux retours de son. Veuillez prendre note des mesures préventives suivantes, mises en place pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris les interprètes.

[*Français*]

Dans la mesure du possible, veuillez 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 ainsi qu'aux Canadiens qui se joignent à nous sur sencanada.ca.

Je m'appelle Claude Carignan. Je suis un sénateur du Québec et je suis 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 et bienvenue, tout le monde. Éric Forest, de la division du Golfe, au Québec.

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

La sénatrice Galvez : Rosa Galvez, du Québec.

[*Traduction*]

La sénatrice LaBoucane-Benson : Patti LaBoucane-Benson, du territoire du Traité n° 6, en Alberta.

[*Français*]

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

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

[*English*]

Senator Pate: Good morning and welcome. Kim Pate. I live here in the unceded, unsurrendered territory of the Algonquin Anishinaabeg.

Senator MacAdam: Jane MacAdam, Prince Edward Island.

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.

Honourable senators, today, we will continue our study on the Supplementary Estimates (A) for the fiscal year ending March 31, 2025. We have with us today officials from the Treasury Board Secretariat, Finance Canada and Transport Canada. I understand that one official from each department will make a statement and will help answer questions afterwards.

We are pleased to welcome Antoine Brunelle-Côté, Assistant Secretary, Expenditure Management Sector, Treasury Board of Canada Secretariat; Christopher Veilleux, Chief Financial Officer, Finance Canada; Jaime Caceres, Chief Financial Officer and Assistant Deputy Minister, Corporate Services, Transport Canada.

Welcome to you and to those who are with you. I'll give the floor first to Mr. Brunelle-Côté, followed by Mr. Veilleux and Mr. Caceres.

Antoine Brunelle-Côté, Assistant Secretary, Expenditure Management Sector, Treasury Board of Canada Secretariat: First of all, I would like to point out that the land on which we are gathered is the unceded traditional territory of the Algonquin Anishinaabe people.

This is my seventh day in the job, so I'm accompanied by several officials from my department who are going to help me answer questions, because I know you have some good ones.

The Chair: We'll try to find some traps.

Mr. Brunelle-Côté: My colleagues are very good and will be able to foil your traps.

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

[*Traduction*]

La sénatrice Pate : Bonjour et bienvenue. Kim Pate. J'habite ici, sur le territoire non cédé et non abandonné de la nation algonquine anishinaabe.

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

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.

Aujourd'hui, nous continuons notre étude du Budget supplémentaire des dépenses (A) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025. Nous avons avec nous des fonctionnaires du Secrétariat du Conseil du Trésor, de Finances Canada et de Transports Canada. Je comprends qu'un fonctionnaire de chaque ministère fera une courte déclaration et nous aidera à répondre aux questions par la suite.

Nous avons le plaisir d'accueillir M. Antoine Brunelle-Côté, secrétaire adjoint, Secteur de la gestion des dépenses, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada; Christopher Veilleux, dirigeant principal des finances, Finances Canada; Jaime Caceres, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services généraux, Transports Canada.

Bienvenue à vous, ainsi qu'aux gens qui vous accompagnent. Je cède d'abord la parole à M. Brunelle-Côté, qui sera suivi par MM. Veilleux et Caceres.

Antoine Brunelle-Côté, secrétaire adjoint, Secteur de la gestion des dépenses, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Tout d'abord, je tiens à souligner que le territoire sur lequel nous sommes réunis est le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinabe.

J'en suis à mon septième jour dans le poste que j'occupe, donc je suis accompagné de plusieurs fonctionnaires de mon ministère qui vont m'aider à répondre aux questions, parce que je sais que vous avez de bonnes questions.

Le président : On va essayer de trouver des pièges.

M. Brunelle-Côté : Mes collègues sont très bons et seront capables de déjouer vos pièges.

[English]

I am accompanied by Karen Cahill, Assistant Secretary and Chief Financial Officer at Treasury Board; Stephen Burt, Chief Data Officer and Assistant Deputy Minister, Policy and Performance Sector in the Office of the Chief Information Officer; David Prest, Acting Associate Assistant Deputy Minister, Employee Relations and Total Compensation Sector in the Office of the Chief Human Resources Officer.

[Translation]

Also with me is Mélanie Laflèche, Executive Director, Leadership Policies and Programs, People and Culture Sector, Office of the Chief Human Resources Officer.

[English]

We also have Emilio Franco, Executive Director, Procurement, Materiel, and Communities Directorate at Acquired Services and Assets; and Rod Greenough, Executive Director, Expenditure Management Sector.

[Translation]

As you know, on May 23, the government tabled the 2024–2025 Supplementary Estimates (A), the first of three supplementary estimates planned for the 2024–2025 fiscal year.

As members of the Senate are well aware, supplementary estimates provide information on spending requirements that were not sufficiently well defined at the time the Main Estimates were prepared, or that were refined after the Main Estimates were tabled to reflect changes in certain programs and services.

[English]

The 2024-25 Supplementary Estimates (A) present a total of \$12.7 billion in incremental budgetary spending which reflects \$11.2 billion to be approved by Parliament and a \$1.5 billion increase in forecast statutory expenditures. The spending is spread across 23 organizations. The \$11.2 billion in voted funding is very concentrated, with five departments accounting for about \$9.9 billion, or almost 90% of the total.

At the top of the list is the Department of Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs, seeking \$5.6 billion primarily for a number of settlements addressing past grievances and historic harms committed against Indigenous people. There is funding for a wide range of settlements, including both current year amounts for multi-year settlements such as *McLean* and

[Traduction]

Je suis accompagné de Karen Cahill, secrétaire adjointe et dirigeante principale des finances au Conseil du Trésor; de Stephen Burt, dirigeant principal des données et sous-ministre adjoint, Secteur de la politique et du rendement au Bureau du dirigeant principal de l'information; et de David Prest, sous-ministre adjoint délégué par intérim, Secteur des Relations avec les employés et de la rémunération globale au Bureau de la dirigeante principale des ressources humaines.

[Français]

Je suis aussi accompagné de Mélanie Laflèche, directrice exécutive, Politiques et programmes de leadership, Secteur des personnes et culture, Bureau de la dirigeante principale des ressources humaines.

[Traduction]

Il y a aussi Emilio Franco, directeur exécutif, Direction de l'approvisionnement, du matériel et des collectivités au Secteur de la gestion des actifs et des services acquis; et, enfin, Rod Greenough, directeur exécutif au Secteur de la gestion des dépenses.

[Français]

Comme vous le savez, le 23 mai, le gouvernement a déposé le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2024-2025, soit le premier des trois budgets supplémentaires des dépenses prévus au cours de l'exercice 2024-2025.

Comme les membres du Sénat le savent très bien, les budgets supplémentaires des dépenses présentent des renseignements sur les besoins relatifs aux dépenses qui n'étaient pas suffisamment bien établis lors de la préparation du Budget principal des dépenses ou qui ont été précisés après le dépôt de celui-ci pour tenir compte de l'évolution de certains programmes et services.

[Traduction]

Le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2024-2025 présente au total 12,7 milliards de dollars en dépenses budgétaires supplémentaires, ce qui inclut 11,2 milliards de dollars qui doivent être approuvés par le Parlement et une hausse de 1,5 milliard de dollars en dépenses législatives prévues. Vingt-trois organismes se partagent ces dépenses. Les dépenses votées de 11,2 milliards de dollars sont hautement ciblées, puisque cinq ministères se partagent environ 9,9 milliards de dollars, soit près de 90 % du total.

Au sommet de la liste se trouve le ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord, qui demande 5,6 milliards de dollars principalement pour financer un certain nombre de règlements visant d'anciens griefs et des préjudices historiques commis à l'endroit des peuples autochtones. On y trouve des fonds pour un large éventail de règlements, y compris

Gottfriedson, as well as for agreements which have not yet been finalized. The amounts are based on estimated cash expenditures for 2024-25, and this funding will ensure that the department is in a position to meet existing commitments and to quickly implement negotiated settlements should new agreements be reached.

The Department of Indigenous Services is presenting the second-biggest increase in voted spending: \$2.2 billion. The bulk of that spending relates to water and wastewater on reserve, as well as the First Nations Child and Family Services Program.

The Department of Citizenship and Immigration and the Department of Transport are another two organizations presenting significant voted spending. In their cases, the new spending is largely linked to Budget 2024 announcements. Of the planned spending in Supplementary Estimates (A), approximately \$1.6 billion relates to funding announced in Budget 2024, including \$604.9 million for Transport for the Incentives for Zero-Emission Vehicles Program, and there are two items for Citizenship and Immigration: \$411.2 million for the Interim Federal Health Program, which offers temporary health coverage to specified groups of foreign nationals, including asylum claimants and refugees, who are not yet eligible for provincial/territorial health insurance, and \$141.2 million for temporary accommodation and support services to asylum claimants.

Departments continue to work on detailed implementation plans for other initiatives announced in Budget 2024, and once those plans are approved by Treasury Board, you can expect to see those items in future estimates.

[*Translation*]

With regard to the statutory expenditures presented in the Supplementary Estimates, the increase of \$1.5 billion in budgetary expenditures is mainly attributable to two items: firstly, an increase in public debt costs of \$1.9 billion, and secondly, a decrease of \$533 million in elderly benefits, owing to revisions to the projected number of beneficiaries.

The new amounts take into account the forecasts presented in Budget 2024.

Finally, I would like to draw your attention to an increase in planned non-budgetary expenditures due to the additional allocation of \$1.3 billion to the International Monetary Fund's

les tranches annuelles de règlements pluriannuels comme ceux des affaires *McLean* et *Gottfriedson*, ainsi que des fonds pour des ententes qui ne sont pas encore finalisées. Les montants sont calculés en fonction des dépenses en espèces prévues pour 2024-2025. Grâce à ces fonds, le ministère pourra répondre à ses engagements actuels et rapidement mettre en œuvre les nouvelles ententes qui seront éventuellement négociées.

Le ministère des Services aux Autochtones est au deuxième rang des bénéficiaires des plus fortes augmentations de dépenses votées, avec 2,2 milliards de dollars. L'essentiel de ces dépenses est consacré à la gestion des eaux et des eaux usées dans les réserves et au programme des Services à l'enfance et à la famille des Premières Nations.

Le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration et le ministère des Transports reçoivent eux aussi des sommes importantes en dépenses votées. Dans ces cas, les nouvelles dépenses découlent en grande partie d'annonces faites dans le budget de 2024. Parmi les dépenses prévues dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), environ 1,6 milliard de dollars serviront à financer des mesures annoncées dans le budget de 2024. Cela inclut 604,9 millions de dollars pour le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission de Transports Canada, 411,2 millions de dollars pour le Programme fédéral de santé intérimaire de Citoyenneté et Immigration Canada, qui offre une couverture médicale temporaire à certains groupes de ressortissants étrangers — notamment les demandeurs d'asile et les réfugiés — qui ne sont pas encore admissibles à un régime provincial ou territorial d'assurance-maladie, ainsi que 141,2 millions de dollars, aussi pour Citoyenneté et Immigration Canada, pour des services d'hébergement temporaire et des services de soutien à l'intention des demandeurs d'asile.

Les ministères continuent de travailler à l'élaboration des plans de mise en œuvre détaillés pour d'autres initiatives annoncées dans le budget de 2024. Ces plans apparaîtront dans les futurs budgets des dépenses à mesure qu'ils auront été approuvés par le Conseil du Trésor.

[*Français*]

En ce qui concerne les dépenses législatives présentées dans le Budget supplémentaire des dépenses, l'augmentation de 1,5 milliard de dollars des dépenses budgétaires est principalement attribuable à deux postes : premièrement, à une augmentation des frais de la dette publique de 1,9 milliard de dollars, puis à une diminution de 533 millions de dollars des prestations aux aînés, en raison de la révision du nombre prévu de bénéficiaires.

Les nouveaux montants tiennent compte des prévisions présentées dans le budget de 2024.

Enfin, je voudrais attirer votre attention sur une augmentation des dépenses non budgétaires prévues en raison de l'affectation supplémentaire de 1,3 milliard de dollars au Fonds de fiducie

Poverty Reduction and Growth Trust, which was announced in September 2023.

Mr. Chair, that concludes my presentation. I thank the committee for inviting us here today to discuss the 2024–2025 Supplementary Estimates (A).

The Chair: Thank you very much.

Christopher Veilleux, Chief Financial Officer, Finance Canada: Good morning, Mr. Chair and members of the committee. Thank you for the opportunity to present the 2024–2025 Supplementary Estimates (A) on behalf of the Department of Finance. I would like to begin by noting that I am on the unceded traditional territory of the Algonquin Anishinaabe people. I am joined today by department officials to help me provide a more in-depth perspective on the rationale and policies behind the numbers in these estimates.

[English]

Joining me are Alison McDermott, Assistant Deputy Minister, Federal-Provincial Relations and Social Policy Branch; Clifton Lee-Sing, Director, Markets and Securities Policy, Financial Sector Policy Branch; Julie Turcotte, Assistant Deputy Minister, Economic Policy Branch; and Thomas Larouche, Director General, Budget and Government Operations, Fiscal Policy Branch.

As you know, the department supports the Deputy Prime Minister and Minister of Finance by developing policies and providing advice to the government with the goal of creating a healthy and resilient economy for all Canadians.

The 2024-25 Supplementary Estimates (A) reflect a departmental budgetary increase of \$1.9 billion, stemming from a \$1.3 billion increase in Vote 1 program expenditures and a \$1.9 billion increase in statutory spending. They also reflect a \$1.3 billion increase in non-budgetary expenditures. Given these increases, the department's total proposed authorities to date are \$146.2 billion.

The increase of \$1.3 billion in Vote 1 program expenditures relates to funding to advance the development of a sustainable finance taxonomy aligned with reaching a net-zero economy by the year 2050. The advancement of a taxonomy will support economic growth and reduce greenhouse gas emissions by helping mobilize private sector investment for Canada's net-zero economic transition.

pour la réduction de la pauvreté et pour la croissance du Fonds monétaire international, qui a été annoncé en septembre 2023.

Monsieur le président, cela conclut ma présentation. Je remercie le comité de nous avoir invités ici aujourd'hui pour discuter du Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2024-2025.

Le président : Merci beaucoup.

Christopher Veilleux, dirigeant principal des finances, ministère des Finances Canada : Bonjour, monsieur le président et mesdames et messieurs les membres du comité. Merci de m'avoir donné l'occasion de présenter le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2024-2025 au nom du ministère des Finances. Je tiens d'abord à souligner que je me trouve sur le territoire traditionnel non cédé de la nation algonquine anishinabe. Je suis accompagné aujourd'hui de représentants du ministère pour m'aider à fournir une perspective plus approfondie sur les justifications et les politiques qui sous-tendent les chiffres de ce budget des dépenses.

[Traduction]

J'ai ici avec moi Alison McDermott, sous-ministre adjointe, Direction des relations fédérales-provinciales et de la politique sociale; Clifton Lee-Sing, directeur, Politique des marchés et des valeurs mobilières, Direction de la politique du secteur financier; Julie Turcotte, sous-ministre adjointe, Direction de la politique économique; et Thomas Larouche, directeur général, Budget et opérations gouvernementales, Direction de la politique budgétaire.

Comme vous le savez, le ministère apporte son soutien à la vice-première ministre et ministre des Finances en élaborant des politiques et en conseillant le gouvernement dans le but de créer une économie saine et résiliente pour tous les Canadiens.

Le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2024-2025 reflète une augmentation budgétaire ministérielle de 1,9 milliard de dollars, découlant d'une augmentation de 1,3 milliard de dollars des dépenses du programme au titre du crédit 1 et d'une augmentation de 1,9 milliard de dollars des dépenses législatives. Il reflète également une augmentation de 1,3 milliard de dollars des dépenses non budgétaires. Compte tenu de ces augmentations, le total des autorisations budgétaires proposées par le ministère à ce jour s'élève à 146,2 milliards de dollars.

L'augmentation de 1,3 milliard de dollars des dépenses du programme au titre du crédit 1 est liée aux fonds destinés à faire avancer le développement d'une taxonomie de finance durable qui s'aligne sur l'atteinte de la carboneutralité d'ici 2050. L'établissement d'une taxonomie soutiendra la croissance économique et réduira les émissions de gaz à effet de serre en aidant à mobiliser les investissements du secteur privé pour la transition du Canada vers une économie carboneutre.

Statutory expenditures are not included in the appropriation bill, as they have already been approved by Parliament through enabling legislation. However, they are included in the estimates documents for information.

The statutory expenditures reflect a net increase of \$1.9 billion, which is mainly attributed to other interest costs, interest on unmatured debt and a payment to the Canada Infrastructure Bank. Other interest costs increased by \$1.1 billion, which reflects updated modelling and interest rate expectations related to Special Drawing Rights allocations as well as higher expected interest on superannuation accounts and other specified purpose accounts. Other interest costs represent the interest on liabilities for federal public service pension plans, deposits and trust accounts and other specified purpose accounts.

The forecast for interest on unmatured debt in 2024-25 has increased by \$764 million, reflecting revised projections in interest rates and borrowing requirements. The interest on unmatured debt is payments that will be made over the course of the year on Canada's market debt. This is represented by outstanding Government of Canada bonds, treasury bills and retail debt, such as Canada Savings Bonds.

The \$165.6 million increase in payments to the Canada Infrastructure Bank reflects the CIB's capital and operating budgets outlined in its 2023-24 to 2027-28 corporate plan for the fiscal year 2024-25, which was approved by Treasury Board in November of 2023.

There are also increases in recoveries of \$98.5 million related to the Alternative Payments for Standing Programs and \$22.6 million related to the Youth Allowances Recovery. The increase in the latest estimates reflects an upward revision in the estimate of national basic federal tax. As a result, the federal government will recover more from Quebec than what had been estimated in October of 2023 and included in the 2024-25 Main Estimates.

The non-budgetary increase of \$1.3 billion reflects a contribution to the International Monetary Fund's Poverty Reduction and Growth Trust, which provides concessional financing to low-income and vulnerable countries.

This concludes my overview of the Supplementary Estimates (A) for the Department of Finance. My colleagues and I would be pleased to answer any questions committee members may have. Thank you.

The Chair: Thank you.

Les dépenses législatives ne sont pas incluses dans le projet de loi de crédits, car le Parlement les a déjà approuvées au moyen d'une loi habilitante; toutefois, elles sont inscrites dans les documents du budget des dépenses à titre d'information.

Les dépenses législatives reflètent une augmentation nette de 1,9 milliard de dollars qui est principalement attribuée aux autres frais d'intérêt, aux intérêts sur la dette non échue et à un paiement à la Banque de l'infrastructure du Canada. Les autres frais d'intérêt ont augmenté de 1,1 milliard de dollars, ce qui reflète la modélisation actualisée et les attentes en matière de taux d'intérêt liées aux allocations de droits de tirage spéciaux, ainsi que les intérêts attendus plus élevés sur les comptes de retraite et les autres comptes à fins déterminées. Les autres frais d'intérêt représentent l'intérêt sur les passifs des régimes de pension de la fonction publique fédérale, des comptes de dépôt et de fiducie ainsi que d'autres comptes à fins déterminées.

Les prévisions d'intérêts sur la dette non échue en 2024-2025 ont augmenté de 764 millions de dollars, reflétant les projections révisées des taux d'intérêt et les besoins d'emprunt. Les intérêts sur la dette non échue sont des paiements qui seront effectués au cours de l'année sur la dette du Canada contractée sur les marchés. C'est ce que représentent les obligations en circulation du gouvernement du Canada, les bons du Trésor et la dette au détail, comme les Obligations d'épargne du Canada.

L'augmentation de 165,6 millions de dollars des paiements à la Banque de l'infrastructure du Canada reflète les budgets d'investissement et de fonctionnement de la banque décrits dans son plan d'entreprise de 2023-2024 à 2027-2028 pour l'exercice 2024-2025, qui a été approuvé par le Conseil du Trésor en novembre 2023.

On observe également des augmentations des recouvrements de 98,5 millions de dollars liés aux paiements de remplacement au titre des programmes permanents et de 22,6 millions de dollars au titre du recouvrement ayant trait aux allocations aux jeunes. L'augmentation des dernières estimations reflète une révision à la hausse de l'estimation de l'impôt fédéral de base national. Par conséquent, le gouvernement fédéral récupérera plus auprès du Québec que ce qui avait été calculé en octobre 2023 et inclus dans le Budget principal des dépenses de 2024-2025.

L'augmentation non budgétaire de 1,3 milliard de dollars reflète une contribution au Fonds fiduciaire pour la réduction de la pauvreté et pour la croissance du Fonds monétaire international, qui fournit un financement concessionnel aux pays vulnérables et à faible revenu.

Ainsi se conclut mon aperçu du Budget supplémentaire des dépenses (A) du ministère des Finances. Mes collègues et moi-même nous ferons un plaisir de répondre à toutes les questions des membres du comité.

Le président : Je vous remercie.

Jaime Caceres, Chief Financial Officer and Assistant Deputy Minister, Corporate Services, Transport Canada: I would like to begin by acknowledging that the land on which we are gathered today is the unceded traditional territory of the Algonquin Anishinaabe people.

Good morning, everyone. My name is Jaime Caceres, and I am the Assistant Deputy Minister of Corporate Services and Chief Financial Officer at Transport Canada. I am joined today by several other Transport Canada officials: Serge Bijimine, Assistant Deputy Minister, Policy; Stephanie Hébert, Assistant Deputy Minister, Programs; Chantale Côté, Director General of Policy and Governance, High Frequency Rail; and Nicholas Robinson, Associate Assistant Deputy Minister, Safety and Security.

We are pleased to be here today to discuss the 2024-25 Supplementary Estimates (A) for the Transport Canada portfolio.

[*Translation*]

To support the mandate of a green and innovative transportation system, the 2024–2025 Supplementary Estimates (A) include \$605 million from Budget 2024 for the incentive for the zero-emission vehicle program from the Department of Transport.

Zero-emission vehicles have the potential to significantly reduce Canada’s greenhouse gas emissions and support Canada’s transition to a low-carbon transportation system. With the additional funding provided in these Supplementary Estimates (A), the department will have a total of \$1.2 billion in grant funding in 2024–2025 to continue to help more Canadians make the shift to cleaner, zero-emission vehicles.

[*English*]

Additionally, the 2024-25 Supplementary Estimates (A) includes \$76 million from Budget 2024 for VIA HFR, a Crown corporation in the Transport portfolio, to continue to lead the development and implementation of the high-frequency rail project between Quebec City and Toronto. This funding will cover activities for the ongoing government-led procurement process to select a private developer partner for the project. VIA HFR will also continue other important activities, such as preparing for impact assessments and land acquisitions, stakeholder engagement, consulting with Indigenous organizations and managing the HFR project overall.

Jaime Caceres, dirigeant principal des finances et sous-ministre adjoint, Services généraux, Transports Canada : Je voudrais commencer par reconnaître que le territoire sur lequel nous sommes réunis aujourd’hui est le territoire traditionnel non cédé du peuple algonquin anishinaabe.

Bonjour à tous. Je m’appelle Jaime Caceres et je suis le sous-ministre adjoint des services généraux et le directeur financier de Transports Canada. Je suis accompagné aujourd’hui par plusieurs autres fonctionnaires de Transports Canada : Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques; Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes; Chantale Côté, directrice générale, Politiques, intégration et gouvernance, Train à grande fréquence; et Nicholas Robinson, sous-ministre adjoint par intérim, Sécurité et sûreté.

Nous sommes heureux d’être ici aujourd’hui pour discuter du Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2024-2025 pour le portefeuille de Transports Canada.

[*Français*]

Pour appuyer le mandat d’un système de transport écologique et innovateur, le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2024-2025 comprend 605 millions de dollars du budget de 2024 pour le Programme d’incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) pour le ministère des Transports.

Les véhicules zéro émission ont le potentiel de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre du Canada et d’appuyer la transition du Canada vers un système de transport à faibles émissions de carbone. Grâce au financement supplémentaire prévu dans le présent Budget supplémentaire des dépenses (A), le ministère disposera d’un total de 1,2 milliard de dollars en subventions pour ce programme en 2024-2025. Ce financement permettra au ministère de continuer d’aider un plus grand nombre de Canadiens à passer à des véhicules plus propres et sans émissions.

[*Traduction*]

De plus, le Budget supplémentaire des dépenses (A) de 2024-2025 comprend 76 millions de dollars provenant du budget de 2024 pour VIA TGF, une société d’État du portefeuille des Transports, afin de continuer à diriger le développement et la mise en œuvre du projet de train à grande fréquence entre Québec et Toronto. Les fonds couvriront les activités du processus d’approvisionnement en cours mené par le gouvernement pour sélectionner un partenaire promoteur privé pour le projet. VIA TGF poursuivra également d’autres activités importantes liées au projet, telles que la préparation des études d’impact et des acquisitions foncières, l’engagement des parties prenantes, la consultation des organisations autochtones et la gestion du projet de train à grande fréquence dans son ensemble.

In general, the resources in these Supplementary Estimates (A) will ensure that the Canadian transportation system supports a clean and safe environment and that it continues to serve the needs of all Canadians.

[*Translation*]

Budget 2024 provided other funding, not included in these Supplementary Estimates, for Transport Canada and the Crown corporations in the department's portfolio to ensure that our transportation system is safe, secure, efficient, green and innovative.

For example, to invest in passenger rail services, Budget 2024 includes funding for VIA Rail to replace the aging fleet. Budget 2024 also provides funding for Transport Canada's remote passenger rail program to support Indigenous-owned rail operators providing services to communities in Manitoba, Quebec and Labrador. Furthermore, to ensure reliable transportation in Atlantic Canada, Budget 2024 includes funding for Marine Atlantic to support its continued operations and keep fares affordable.

Funding for these other Budget 2024 announcements will be reflected in other supplementary estimates exercises later in the fiscal year.

[*English*]

Finally, I want to note that Transport Canada continues to support the government-wide refocused spending efforts announced in Budget 2023 and Budget 2024. Savings will be achieved through efficiencies from modernizing our processes and tools, by reducing activities in areas of low value for money and by eliminating functions that are no longer aligned with the department's core mandate and Government of Canada priorities.

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

[*Translation*]

The Chair: Thank you very much for your statement.

Now we will proceed to questions.

I would like to remind senators that they have a maximum of five to six minutes for the first round.

[*English*]

Senator Marshall: Thank you to all the witnesses for being here.

En général, les ressources du Budget supplémentaire des dépenses (A) permettront de garantir que le réseau de transport canadien contribue à un environnement propre et sûr et qu'il continue à répondre aux besoins de tous les Canadiens.

[*Français*]

Le budget de 2024 prévoyait d'autres fonds, qui ne figurent pas dans le présent Budget supplémentaire des dépenses, pour Transports Canada et les sociétés d'État du portefeuille du ministère, afin de veiller à ce que notre système de transport soit sûr, sécuritaire, efficace, écologique et novateur.

Par exemple, pour investir dans les services ferroviaires voyageurs, le budget de 2024 prévoit des fonds pour VIA Rail afin de remplacer le parc vieillissant. Le budget de 2024 prévoit également des fonds pour le Programme de transport ferroviaire de passagers en régions éloignées de Transports Canada, afin d'appuyer les exploitants ferroviaires autochtones qui fournissent des services aux collectivités du Manitoba, du Québec et du Labrador. En outre, pour un transport fiable dans le Canada atlantique, le budget de 2024 comprend un financement pour Marine Atlantique, afin de soutenir la poursuite de ses activités et de maintenir les tarifs à un niveau abordable.

Le financement de ces autres annonces du budget de 2024 sera reflété dans le cadre d'autres exercices de budgets supplémentaires des dépenses plus tard au cours de l'exercice financier.

[*Traduction*]

Enfin, je tiens à souligner que Transports Canada continue d'appuyer les efforts de recentrage des dépenses à l'échelle du gouvernement annoncés dans les budgets de 2023 et de 2024. Les économies seront réalisées grâce à des gains d'efficacité découlant de la modernisation de nos processus et de nos outils, de la réduction des activités dans les domaines où l'optimisation des ressources est faible, et de l'élimination des fonctions qui ne correspondent plus au mandat principal du ministère et aux priorités du gouvernement du Canada.

Mes collègues et moi-même nous tenons à votre disposition pour répondre à vos questions. Merci.

[*Français*]

Le président : Merci beaucoup pour votre déclaration.

Maintenant, nous allons passer à la période de questions.

J'aimerais rappeler aux sénateurs qu'ils disposent de cinq à six minutes maximum pour la première ronde.

[*Traduction*]

La sénatrice Marshall : Merci à tous les témoins de leur présence.

I will start with Transport Canada. Toward the latter part of your presentation, you were speaking about the reduction options or the refocusing of government expenditures. I'm just wondering how that works. Last year, your reduction in professional services was to be \$6.5 million, but now I see in professional services with Supplementary Estimates (A) that there is an increase. Did you achieve the \$6.5 million last year? Was that savings, or was it shifted somewhere else to be spent on something else? Were there actual savings?

Mr. Caceres: Thank you for the question.

Yes, there were actual savings that were put in place that were included as part of Main Estimates of 2024-25. Funding was not shifted, as you are indicating. As I indicated earlier, the series of activities are specific actions we have taken to be able to either find efficiencies within the department or reduce activities that are no longer part of the mandate of Transport Canada.

Senator Marshall: We have had the Parliamentary Budget Officer speaking to these reduction options or refocusing of spending. It is not possible for a third party to look at your accounts and see where the money has been saved. Is there a way for us as parliamentarians to see whether the monies that Treasury Board has isolated have actually been saved, or is it just netted in there with all of your other expenditures?

Mr. Caceres: No. There are specific proposals and activities that we have undertaken to be able to do those, and we would be happy to provide any details on those as required. As part of the departmental plan, we have included information in terms of how we have divided those savings by core responsibilities, so we could provide those.

Senator Marshall: That's the \$39.4 million?

Mr. Caceres: Correct.

Senator Marshall: Thank you.

My question for Finance: When I looked at the budget document was looking at the \$54.1 billion for interest, my first question would be if the rate reduction announced by the Bank of Canada will make a difference with regard to the \$54 billion in the budget.

My other question is, when you look at the budget document and compare different years, why do the financial source requirements vary so much? I was looking at the 2023 budget, and it said that the financial source requirements for this year would be \$72 billion, but when I looked at Budget 2024, it has

Je vais commencer par Transports Canada. Vers la fin de votre exposé, vous avez parlé d'options de réduction ou de recentrage des dépenses gouvernementales. Je me demande simplement comment cela fonctionne. L'an dernier, vous deviez réduire de 6,5 millions de dollars les dépenses en services professionnels, mais je vois maintenant que ces dépenses sont en hausse dans le Budget supplémentaire des dépenses (A). Avez-vous réussi à obtenir votre réduction de 6,5 millions de dollars l'an dernier? Était-ce un montant économisé, ou bien était-ce plutôt un montant qui allait être réaffecté à autre chose? Y a-t-il eu des économies réelles?

M. Caceres : Je vous remercie de votre question.

Oui, nous avons obtenu des économies réelles, et ces économies étaient reflétées dans le Budget principal des dépenses de 2024-2025. Les fonds n'ont pas été réaffectés comme vous le suggérez. Les activités dont j'ai parlé sont des mesures précises que nous avons prises pour réaliser des économies au sein du ministère ou pour éliminer les activités qui ne correspondent plus au mandat de Transports Canada.

La sénatrice Marshall : Le directeur parlementaire du budget a parlé de ces réductions potentielles ou d'un recentrage des dépenses. Il n'est pas possible de demander à un tiers d'examiner vos comptes afin de déterminer où des économies ont été réalisées. En tant que parlementaires, avons-nous un moyen de déterminer si les fonds que le Conseil du Trésor avait ciblés ont bel et bien été économisés, ou bien ces montants sont-ils simplement intégrés à toutes vos autres dépenses?

M. Caceres : Non. Il y a des propositions précises et des activités que nous avons entreprises pour pouvoir les concrétiser, et nous serions heureux de fournir tous les détails dont vous avez besoin à ce sujet. Dans le plan ministériel, nous avons inclus des précisions sur la façon dont nous avons divisé ces économies pour chaque responsabilité essentielle. Nous pourrions donc vous fournir ces précisions.

La sénatrice Marshall : Vous parlez du montant de 39,4 millions de dollars?

M. Caceres : C'est exact.

La sénatrice Marshall : Je vous remercie.

Ma prochaine question est pour le ministère des Finances. En examinant le document budgétaire et les 54,1 milliards de dollars à verser en intérêts, la première chose que je me demande est si la réduction de taux annoncée par la Banque du Canada aura une incidence sur ces 54 milliards de dollars prévus dans le budget.

J'ai aussi une autre question. Quand on regarde le document budgétaire et qu'on compare différentes années, pourquoi les ressources ou besoins financiers varient-ils autant? Dans le budget de 2023, on parlait de 72 milliards de dollars pour les ressources ou besoins financiers, mais dans le budget de 2024, ce

gone up to \$102 billion. The numbers seem to keep going in one direction — up — and it is quite a significant increase. Why would there be such significant increases?

Mr. Veilleux: Thank you for the question.

I think that question can be responded to by the fiscal and policy budget branch. Perhaps Thomas could join us and respond to that.

Senator Marshall: Thank you very much.

Thomas Larouche, Director General, Budget and Government Operations, Fiscal Policy Branch, Department of Finance Canada: Thank you very much for the question.

There were two questions. One was in relation to debt charges. The amounts you will see in Supplementary Estimates (A) are catching up to the Budget 2024 projection, so right now we won't see an impact from the Bank of Canada's decision to reduce rates. That change will be reflected the next time we update in the fall statement, and we'll have to resurvey economists at that point. You will eventually see the impact of change projections, but that is not what is reflected in Supplementary Estimates (A) right now.

Senator Marshall: That's good. I understand that. Thank you.

Mr. Larouche: On the second question, which is a good one, on the non-budgetary transaction, if we were to look at 2023-24, the main driver of that difference would be, I believe, a \$23.3 billion payment under the final settlement agreement for the First Nations Child and Family Services, so that is a big amount. That will be under accounts payable. I think that settlement agreement was well publicized.

Senator Marshall: I'm familiar with that one. So that's what the driver was. You hadn't expected it in 2023; is that what you were saying?

Mr. Larouche: I don't have the numbers for Budget 2023 in front of me, but there is always a big difference between when settlements are paid out and when they are recognized as expenses. That might be a source of the difference. For that particular year, I recall the payment was made in February 2024, so it would factor in the source requirement for that year.

[Translation]

Senator Forest: Thank you to our witnesses for being here.

montant a grimpé à 102 milliards de dollars. Ce montant semble progresser toujours dans la même direction — à la hausse — et c'est une augmentation plutôt importante. Pourquoi ce montant augmente-t-il ainsi?

M. Veilleux : Je vous remercie de votre question.

Je pense que la direction chargée des politiques budgétaires et financières pourra répondre à cette question. M. Larouche pourrait peut-être prendre la parole pour y répondre.

La sénatrice Marshall : Merci beaucoup.

Thomas Larouche, directeur général, Budget et opérations gouvernementales, Direction de la politique budgétaire, ministère des Finances Canada : Merci beaucoup pour cette question.

Vous aviez deux questions. La première portait sur les frais de la dette. Les montants que vous voyez dans le Budget supplémentaire des dépenses (A) servent à rejoindre les projections formulées dans le budget de 2024, ce qui signifie que vous ne verrez pas les répercussions de la baisse de taux annoncée par la Banque du Canada pour le moment. Ce changement sera reflété la prochaine fois que nous ferons le point, dans la mise à jour économique de l'automne; nous devons alors sonder à nouveau les économistes. Vous finirez par voir des prévisions rajustées en fonction des répercussions de ce changement, mais ce n'est pas reflété en ce moment dans le Budget supplémentaire des dépenses (A).

La sénatrice Marshall : C'est bon, je comprends. Merci.

M. Larouche : Pour répondre à votre deuxième question sur la transaction non budgétaire — une excellente question, soit dit en passant —, pour l'exercice 2023-2024, cette différence provient avant tout, je crois, du paiement d'un montant de 23,3 milliards de dollars au titre de l'entente de règlement définitive relative aux Services à l'enfance et à la famille des Premières Nations. Il s'agit donc d'un gros montant qui se trouve dans les comptes créditeurs. Je pense que cette entente a été largement médiatisée.

La sénatrice Marshall : En effet, je suis bien au fait de cette affaire. Voilà donc le principal facteur. Ce que vous dites, c'est que vous n'aviez pas prévu ce montant en 2023?

M. Larouche : Je n'ai pas les chiffres du budget de 2023 devant moi, mais il y a toujours une grande différence entre le moment où le montant d'un règlement est versé et celui où ce montant est reflété dans les dépenses. Cela pourrait expliquer en partie la différence. Pour cet exercice particulier, je me souviens que le paiement a été versé en février 2024; il se refléterait donc dans les ressources ou besoins financiers de cet exercice.

[Français]

Le sénateur Forest : Merci à nos témoins de leur présence.

My first question is for Mr. Veilleux. Can you give us the details of the \$165.6 million that will be paid to the Canada Infrastructure Bank?

Mr. Veilleux: Thank you for the question. I'll see if someone can answer it.

We don't have a representative from that branch here. Could we get back to you later?

Senator Forest: Yes.

[English]

Mr. Veilleux: I can provide broad tombstone information regarding that payment. Through the Canada Infrastructure Bank, the federal government has committed \$35 billion to support infrastructure projects across the country. The CIB will focus on priority investment sectors, including transit, green infrastructure, clean power, broadband access, and trade and transportation. The \$165.6 million increase represented here reflects the CIB's capital and operating budgets in its 2023-24 to 2027-28 corporate plan for the fiscal year 2024-25, which was approved by Treasury Board.

[Translation]

I don't know if that answers your question, but if it doesn't, we can get back to you with an answer.

Senator Forest: Can you check and get back to us in writing?

Mr. Veilleux: Yes

Senator Forest: Thank you. Mr. Brunelle-Côté, congratulations on your appointment.

Mr. Brunelle-Côté: Thank you.

Senator Forest: Last month, the government confirmed that Phoenix — which cost us a staggering amount of money — would be scrapped and replaced by Dayforce. In the budget, there was talk of allocating \$135 million to improve the payroll system. What will this \$135 million be used for? Are we really prepared to avoid a repeat of the Phoenix tragedy?

Mr. Brunelle-Côté: My colleague Mélanie Laflèche will be able to answer your question.

Senator Forest: You have my full confidence.

Ma première question s'adresse à M. Veilleux. Pouvez-vous nous donner les détails du montant de 165,6 millions de dollars qui sera payé à la Banque de l'infrastructure du Canada?

M. Veilleux : Je vous remercie pour la question. Je regarde si quelqu'un pourrait y répondre.

On n'a pas de représentant de cette direction ici. Est-ce qu'on pourrait vous répondre plus tard?

Le sénateur Forest : Oui.

[Traduction]

M. Veilleux : Je peux fournir des renseignements de base généraux sur ce paiement. Par l'entremise de la Banque de l'infrastructure du Canada, le gouvernement fédéral a prévu 35 milliards de dollars pour appuyer des projets d'infrastructure partout au pays. La Banque de l'infrastructure du Canada misera avant tout sur les investissements dans les secteurs prioritaires, notamment le transport en commun, les infrastructures vertes, les énergies propres, l'accès Internet à large bande, ainsi que le commerce et le transport. L'augmentation de 165,6 millions de dollars que l'on voit ici reflète les budgets de fonctionnement et d'immobilisations de la Banque de l'infrastructure du Canada pour 2024-2025, tels que prévus dans son plan ministériel pour 2023-2024 à 2027-2028, qui a été approuvé par le Conseil du Trésor.

[Français]

Je ne sais pas si cela répond à votre question, sinon on peut vous revenir avec une réponse.

Le sénateur Forest : Vous pouvez vérifier et nous revenir par écrit?

M. Veilleux : Oui.

Le sénateur Forest : Merci. Monsieur Brunelle-Côté, félicitations pour votre nomination.

M. Brunelle-Côté : Merci.

Le sénateur Forest : Le mois dernier, le gouvernement confirmait la mise au rancart de Phénix — qui nous a coûté une somme faramineuse — pour le remplacer par Dayforce. Dans le budget, on parlait d'allouer 135 millions de dollars pour améliorer le système de paie. À quoi serviront ces 135 millions de dollars? Est-ce qu'on est vraiment prêt à ne pas revivre la même tragédie qu'avec Phénix?

M. Brunelle-Côté : Ma collègue Mélanie Laflèche pourra répondre à votre question.

Le sénateur Forest : Vous avez toute ma confiance.

Mélanie Laflèche, Executive Director, Leadership Policies and Programs, People and Culture Sector, Office of the Chief Human Resources Officer, Treasury Board of Canada Secretariat: Thank you for the question.

In fact, the feasibility analysis is still under way for the solution that will be chosen for the new system.

We're working in partnership with Public Services and Procurement Canada and using their system to analyze Dayforce's capabilities, but the decision hasn't been made yet.

As far as investments are concerned, there are three things we're focusing on.

First of all, we need to stabilize the current environment. Secondly, we need to look at the backlog and try to reduce it. Finally, we need to look at optimization and transformation to prepare for the new solution.

Senator Forest: At the moment, Canadian Heritage's payroll system uses Dayforce, but it hasn't been extended to all the organizations?

Ms. Laflèche: Exactly.

Senator Forest: We are in the process of upgrading.

Ms. Laflèche: Analyses are still under way to test Dayforce's capabilities before we can make a decision that will serve the Government of Canada well.

Senator Forest: According to your timetable, how long do you give yourself to do that?

Ms. Laflèche: A decision should be rendered or a proposal for a decision should be made by the end of the fiscal year.

Senator Forest: That's good. Are we going to correct the payroll errors that are still pending before migrating to the new system, as the Public Service Alliance of Canada is calling for?

Ms. Laflèche: Indeed, we are working hard to correct and simplify things, because the system is very complex at the moment. We want to make sure that in preparing for a new solution, we're doing everything we can to succeed, so that we have less complex rules to administer in terms of the payroll system and so that we can harmonize the systems to avoid the issues we had last time.

Mélanie Laflèche, directrice exécutive, Politiques et programmes de leadership, Secteur des personnes et culture, Bureau de la dirigeante principale des ressources humaines, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Je vous remercie pour la question.

En fait, l'analyse de faisabilité est encore en cours pour la solution qui sera retenue pour le nouveau système.

On travaille en partenariat avec le système de Services publics et Approvisionnement Canada pour analyser les capacités de Dayforce, mais la décision n'est pas encore prise.

En ce qui a trait aux investissements, il y a trois choses qui retiennent notre attention.

La première, c'est qu'il faut stabiliser l'environnement présent. La deuxième, c'est qu'il faut regarder les arriérés et essayer de les réduire. Finalement, le troisième aspect, c'est qu'il faut étudier l'optimisation et la transformation pour se préparer pour la nouvelle solution.

Le sénateur Forest : Actuellement, le système de paie de Patrimoine canadien est avec Dayforce, mais on ne l'a pas étendu à l'ensemble des organisations?

Mme Laflèche : Exactement.

Le sénateur Forest : On est en train de faire de la mise à niveau.

Mme Laflèche : Il y a des analyses qui sont encore en cours pour tester les capacités de Dayforce avant que l'on soit en mesure de prendre une décision qui va bien servir le gouvernement du Canada.

Le sénateur Forest : Selon vos échéanciers, vous vous donnez combien de temps pour faire cela?

Mme Laflèche : Une décision devrait être rendue ou une proposition pour décision devrait être rendue d'ici la fin de l'année fiscale.

Le sénateur Forest : C'est bien. Est-ce qu'on va corriger les erreurs de paie qui sont toujours en attente avant de migrer vers le nouveau système, comme le réclame l'Alliance de la fonction publique du Canada?

Mme Laflèche : En effet, on met des efforts pour corriger et simplifier les choses, parce que le système est très complexe actuellement. On veut s'assurer qu'en se préparant à une nouvelle solution, on met toutes les chances de succès de notre côté, afin d'avoir des règles moins complexes à administrer sur le plan du système de paie et d'assurer une harmonisation des systèmes pour éviter les enjeux qu'on a connus la dernière fois.

Senator Forest: Thank you. My question is still for the Treasury Board. You have set aside a reserve of \$250 million for potential government expenditures. An amount of \$750 million was already earmarked in the budget. Do we know yet what this money will be used for?

Mr. Brunelle-Côté: You're probably talking about Vote 5, where we increased the amount from \$750 million to \$1 billion. In fact, this is a contingency fund that we use for unforeseen events. At the beginning of the year, we don't know what it will be used for. Departments must apply to use this fund if they need money quickly. It's like a credit line.

At the beginning of the year, we don't know who is going to apply for this fund. During the year, when a department needs money quickly between two supplementary estimates, we provide it. This is why we have increased the contingency fund, since it had not been increased since 2001–2002. It had never been indexed to inflation and there were a lot of demands with the war in Ukraine and other things, so we thought it was a good idea to increase the contingency fund.

Senator Forest: In the budget, there was \$750 million earmarked for this contingency fund to potentially bridge a gap. Does that mean that the \$750 million has already been dipped into, which is why you are adding another \$250 million?

Mr. Brunelle-Côté: No. In fact, last year we didn't use the entire envelope. We want to be cautious, to make sure that we are in a position to respond in the event of a crisis. If memory serves me correctly, we haven't used the entire envelope in the last two years.

Senator Forest: We didn't use the \$750 million?

Mr. Brunelle-Côté: No.

The Chair: It's petty cash, a billion dollars.

Senator Gignac: My question is for Mr. Brunelle-Côté.

Congratulations on your appointment and good luck in your new duties. I was looking at your career path, and as a fellow economist, I find it impressive. You've worked at the International Monetary Fund, the Department of Finance and the Privy Council Office. You'll have trouble delegating my question. It's addressed directly to you. I'm asking for some latitude, because it has nothing to do with the Supplementary Estimates (B).

Can you reassure us a little? What is your vision? We are under the impression that the government has somewhat lost control of its spending. I was looking at the department's

Le sénateur Forest : Je vous remercie. Ma question s'adresse toujours au Conseil du Trésor. Vous avez prévu une réserve de 250 millions de dollars pour des dépenses éventuelles du gouvernement. Déjà, il y avait 750 millions de dollars qui étaient prévus au budget. Est-ce qu'on sait déjà à quoi va servir cet argent?

M. Brunelle-Côté : Vous parlez probablement du vote 5, où on a augmenté de 750 millions à un milliard de dollars. En fait, c'est un fonds de prévoyance qu'on utilise pour des éventualités. En début d'année, on ne sait pas sur quoi on va l'utiliser. Les ministères doivent faire une demande pour utiliser ce fonds s'ils ont besoin d'argent rapidement. C'est comme une ligne de crédit.

En début d'année, on ne sait pas qui va faire des demandes par rapport à ce fonds. En cours d'année, quand un ministère a besoin d'argent rapidement entre deux budgets supplémentaires, on lui en fournit. C'est pour cela qu'on a augmenté la réserve, puisqu'elle n'avait pas été augmentée depuis 2001-2002. On ne l'avait jamais indexée à l'inflation et il y avait beaucoup de demandes avec la guerre en Ukraine et d'autres éléments, alors on a pensé que c'était une bonne idée d'augmenter la réserve pour éventualités.

Le sénateur Forest : Au budget, il y avait 750 millions de dollars prévus pour cette réserve pour éventuellement faire un pont. Est-ce que cela veut dire que le montant de 750 millions de dollars est déjà entamé, ce qui vous motive à ajouter un montant de 250 millions de dollars?

M. Brunelle-Côté : Non. En fait, l'année dernière, on n'avait pas utilisé l'ensemble de l'enveloppe. On veut jouer de prudence, pour s'assurer d'être en mesure de répondre si jamais il y avait des crises. Au cours des deux dernières années, si je me souviens bien, on n'a pas utilisé l'ensemble de l'enveloppe.

Le sénateur Forest : On n'a pas utilisé le montant de 750 millions de dollars?

M. Brunelle-Côté : Non.

Le président : C'est la petite caisse, un milliard de dollars.

Le sénateur Gignac : Ma question s'adresse à M. Brunelle-Côté.

Félicitations pour votre nomination et bonne chance dans vos nouvelles fonctions. Je regardais votre parcours professionnel, et comme confrère économiste, je trouve que c'est impressionnant. Vous avez travaillé au Fonds monétaire international, au ministère des Finances, au Bureau du Conseil privé. Vous aurez de la difficulté à déléguer ma question. Elle s'adresse directement à vous. Je demande une certaine latitude, car elle n'a rien à voir avec les budgets supplémentaires des dépenses (B).

Pouvez-vous nous rassurer un peu? Quelle est votre vision? Nous avons l'impression que le gouvernement a un peu perdu le contrôle de ses dépenses. Je regardais les prévisions du ministère

forecasts two years ago. The size of government is about 1% higher. Do you intend to make any changes or tighten up controls or install key performance indicators in the department? How do you see your mandate?

Mr. Brunelle-Côté: That's a good question. It's almost an interview question. I answered it two months ago in an interview.

The Chair: It's borderline irrelevant, but we'll allow it.

Mr. Brunelle-Côté: I'm not going to answer in too much detail, because I'm still new in my role. Obviously, we work in consultation with others. Clearly, controlling spending is an important issue for the government. We've already started work on phase 1 of the refocusing government spending initiative. We're about to launch phase 2, because we haven't fully achieved the objectives of the first. Additional cuts were announced in the autumn economic statement, so the top priority is to finish the job.

It's too early for me to tell you exactly how we're going to do that. We're in the process of consulting our ministers, the Prime Minister's Office, and so on, to implement a process for phase 2. It's absolutely crucial for the government to control spending, as you mentioned, not just to add more programs, but to review the relevance of programs. In my team, there are people in charge of measuring the results of the various departments and programs on an ongoing basis so that we can reallocate spending where it's needed.

Senator Gignac: Thank you. That's a very good answer. I understand why you are in this position. In reality, when we look at departmental results, we see that there is a delay; often, we have a result almost two years later, but we realize that the departments have not achieved their objectives. Often they set their own targets, but they don't achieve them. Is there a system in place, or are you considering putting a system in place, so that there are sanctions or something to ensure that their budgets are not automatically renewed? How do you see this? I look at the results, but often there are departments that are in default for several years. As parliamentarians, we want to be reassured.

Mr. Brunelle-Côté: That's an excellent question, Senator Gignac. Measuring results must be linked to spending reduction exercises. There has to be a link. In phase 1 of the refocusing government spending initiative, Treasury Board reviewed spending. When departments submitted their spending reduction proposals, the achievement of targets was an important criterion for determining whether programs were still performing well and continuing to meet their objectives. It's important to link the

il y a deux ans. La taille de l'État est d'environ 1 % plus élevée. Avez-vous l'intention d'apporter un changement ou de resserrer les contrôles ou d'installer des indicateurs clés de performance au ministère? Comment voyez-vous votre mandat?

M. Brunelle-Côté : C'est une bonne question. C'est presque une question d'entrevue. J'y ai répondu il y a deux mois en entrevue.

Le président : C'est à la limite de la pertinence, mais on va la permettre.

M. Brunelle-Côté : Je ne vais pas répondre en donnant trop de détails, car je suis encore nouveau dans mon rôle. Évidemment, on travaille en consultation avec les autres. Il est clair que le contrôle des dépenses est un élément important pour le gouvernement. On a déjà commencé à faire le travail avec la phase 1 de l'initiative Recentrer les dépenses gouvernementales. On est sur le point de lancer la deuxième phase, car on n'a pas atteint pleinement les objectifs de la première. Dans l'énoncé économique de l'automne, on avait annoncé des coupes supplémentaires, donc la grande priorité est de finir ce travail.

Il est trop tôt pour moi pour vous expliquer exactement comment on le fera. On est en train de consulter nos ministres, le bureau du premier ministre, et cetera, pour mettre en œuvre un processus pour la seconde phase. C'est absolument crucial pour le gouvernement de contrôler les dépenses, comme vous l'avez mentionné, de ne pas juste ajouter des programmes, mais de revoir la pertinence des programmes. Dans mon équipe, il y a des gens qui s'occupent de mesurer les résultats des différents ministères et programmes de façon continue pour être en mesure de réallouer les dépenses là où on en a besoin.

Le sénateur Gignac : Je vous remercie. C'est une très bonne réponse. Je comprends pourquoi vous occupez ce poste. En réalité, quand on regarde les résultats ministériels, on constate qu'il y a un délai; souvent, on a un résultat presque deux ans après, mais on se rend compte que les ministères n'ont pas atteint leurs objectifs. Souvent, ils établissent eux-mêmes leurs objectifs, mais ils ne les atteignent pas. Y a-t-il un système en place ou envisagez-vous de mettre un système en place pour qu'il y ait des sanctions ou quelque chose qui ferait en sorte qu'il n'y ait pas un renouvellement automatique de leur budget? Comment voyez-vous cela? Je regarde les résultats, mais souvent, il y a des ministères qui sont en défaut pendant plusieurs années. Nous voulons être rassurés comme parlementaires.

M. Brunelle-Côté : C'est une excellente question, sénateur Gignac. La mesure des résultats doit être liée aux exercices de réduction de dépenses. Il faut qu'il y ait un lien. Dans la phase 1 de l'initiative Recentrer les dépenses gouvernementales, le Conseil du Trésor a revu les dépenses. Quand les ministères soumettaient leurs propositions de réduction de dépenses, l'atteinte des objectifs était un critère important pour déterminer si les programmes étaient encore performants et continuaient de

two. Whether there are sanctions mechanisms, I don't know, but there has to be a link between the two exercises.

Senator Gignac: Thank you. I'm going to change the subject. I'm going to turn to Transport Canada.

I understand that the incentives for the zero-emission vehicles program (iZEV) is for two fiscal years. What will happen if the program is too popular? Will you come back to us? Or will the government do what it did with the Canada greener homes grant, and terminate the program at very short notice? Do you intend to give a date so that people can plan their purchases? What happens when the funds run out? You may run out of money.

[English]

Mr. Caceres: Thank you for the question.

A series of funds has been provided for this particular program. We're working with those specific funds to ensure that we can deliver that program as we go through. Should the take-up of the funds be much faster than the time period going forward, at that point the program has only been given that much money to be able to advance. Right now, that program is estimated to continue until the end of this fiscal year, and that is the base of our planning and program assumptions on that.

Senator Gignac: Thank you.

Senator Smith: My question is for Mr. Brunelle-Côté and Treasury Board. One of your core areas of focus is to modernize and strengthen the public service. According to the Departmental Plan 2024-25, Treasury Board of Canada Secretariat will work with the Privy Council Office and consult with public sector unions on planning for future of work. It's well known that the public sector unions are unhappy with the return-to-office directive issued by the government and have threatened actions over the summer. Could you discuss the work being done to address the concerns from the union?

Mr. Brunelle-Côté: My colleague from the Office of the Chief Human Resources Officer is best placed to answer that question.

David Prest, Acting Associate Assistant Deputy Minister, Employee Relations and Total Compensation Sector, OCHRO, Treasury Board of Canada Secretariat: Good morning. Thank you for the question.

répondre à leurs objectifs. C'est important de faire le lien entre les deux. De là à savoir s'il y a des mécanismes de pénalité, je ne sais pas, mais il faut faire un lien entre les deux exercices.

Le sénateur Gignac : Je vous remercie. Je vais changer de sujet. Je vais aller du côté de Transports Canada.

Je comprends que le programme Incitatifs pour les véhicules zéro émission (iVZE) est pour deux années financières. Que va-t-il se produire si le programme est trop populaire? Reviendrez-vous nous voir? Ou alors le gouvernement fera-t-il ce qu'il a fait pour la Subvention canadienne pour des maisons plus vertes, soit de mettre fin au programme avec un très court préavis? Avez-vous l'intention de donner une date pour que les gens puissent planifier leurs achats? Que se passera-t-il lorsque les fonds seront épuisés? Il se pourrait qu'il vous manque de l'argent.

[Traduction]

M. Caceres : Je vous remercie de votre question.

On a prévu une série de fonds pour ce programme en particulier. Nous travaillons avec ces fonds précis de manière à nous assurer de pouvoir continuer d'offrir ce programme à mesure que nous avançons. Si les fonds sont dépensés beaucoup trop rapidement pour la période prévue, il faut comprendre qu'on n'a accordé qu'un certain montant pour offrir ce programme jusqu'au bout. À l'heure actuelle, on estime que ce programme pourra se poursuivre jusqu'à la fin de l'exercice financier en cours. C'est sur cet échéancier que reposent nos hypothèses et notre planification à l'égard de ce programme.

Le sénateur Gignac : Je vous remercie.

Le sénateur Smith : Ma question s'adresse à M. Brunelle-Côté et au Conseil du Trésor. L'un de vos principaux domaines prioritaires porte sur la modernisation et le renforcement de la fonction publique. Selon le plan ministériel de 2024-2025, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada travaillera avec le Bureau du Conseil privé, en consultation avec les syndicats du secteur public, sur la planification des travaux futurs. Il est bien connu que les syndicats du secteur public sont mécontents de la directive de retour au travail du gouvernement et ont menacé de prendre des mesures au cours de l'été. Pourriez-vous nous parler du travail qui se fait pour répondre aux préoccupations des syndicats?

M. Brunelle-Côté : Mon collègue du Bureau de la dirigeante principale des ressources humaines est le mieux placé pour répondre à cette question.

David Prest, sous-ministre adjoint délégué par intérim, Secteur des relations avec les employés et de la rémunération globale, Bureau de la dirigeante principale des ressources humaines, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Bonjour. Je vous remercie de votre question.

To maximize the benefits of presence in the workplace and to bring more fairness and consistency across the public service, we're looking at calibrating the return to the office in a hybrid environment from two to three days to a full three days. That's in line with what we're seeing in the provincial and territorial governments as well. This leads to improved human connections for those who are in the office — those collision conversations and the team building. We have to remember that a certain subset of employees who are part of the public service have not had an opportunity to work in an office environment on a day-to-day basis. For these individuals, this is all new to them. It's about balancing that against work-life balance and the other flexibilities that allow for hybrid with respect to working from home.

Senator Smith: What feedback have you received from members in terms of moving back to three days in the office? Have you outlined and identified a productivity consideration as a key indicator? How are you able to measure telework versus in-person work?

Mr. Prest: Productivity is a challenge. Individual productivity research on hybrid models varies quite significantly. In terms of an office environment and how that relates to productivity, we have to remember that we have 150 years of experience with that model and about 15 months with a hybrid model. At this point, analysis leads to different conclusions, especially those studies that rely on surveys. The formulas don't apply to all jobs. We have in-office jobs, border guards and other types of work. Our conditions for success include feedback from our bargaining agent colleagues, as well as from our employees directly, as part of the success for this hybrid model.

Senator Smith: Is there a clear indication of the type of feedback you were anticipating? Have you received that? What have you been able to measure to this point, or is it too early to tell?

Mr. Prest: As I said, I think it's too early to tell. We're still in the transition phase, in the early days of going from two to three days a week to moving to three days a week this fall.

Senator Smith: Thank you.

[Translation]

Senator Dalphond: Welcome. My questions will first be addressed to Treasury Board.

Pour maximiser les avantages de la présence sur les lieux de travail et pour favoriser l'équité et l'uniformité dans l'ensemble de la fonction publique, nous envisageons de faire passer de deux ou trois jours à trois jours complets la politique de présence au bureau dans le contexte du travail hybride. Cela s'aligne sur ce que nous voyons au sein des gouvernements provinciaux et territoriaux. Les conversations qui surviennent ponctuellement lorsque les employés sont sur place contribuent à améliorer les relations interpersonnelles et à renforcer l'esprit d'équipe. Il ne faut pas oublier que certains fonctionnaires n'ont jamais encore eu l'occasion de travailler au quotidien dans un bureau. Tout cela est très nouveau pour ces gens. Il s'agit de trouver un juste milieu entre la conciliation travail-famille et les autres flexibilités qui permettent de travailler en mode hybride, où une partie du travail se fait à la maison.

Le sénateur Smith : Qu'avez-vous reçu comme rétroaction de la part des employés en ce qui a trait au retour au bureau trois jours par semaine? La productivité est-elle un indicateur clé que vous prenez en considération? Dans quelle mesure pouvez-vous comparer le télétravail et le travail sur place?

M. Prest : La question de la productivité pose problème. Les résultats varient beaucoup d'une étude à l'autre en ce qui concerne la productivité dans un contexte de modèle hybride. Il importe de garder à l'esprit que pour ce qui est de la productivité au bureau, nous avons 150 ans d'expérience avec ce modèle, alors que nous n'avons que 15 mois d'expérience environ avec le modèle hybride. À ce stade-ci, les conclusions varient d'une analyse à l'autre, surtout lorsque l'analyse repose sur des sondages. Les formules ne s'appliquent pas à tous les emplois. Nous avons des employés sur place dans les bureaux, des agents aux frontières et toutes sortes d'emplois différents. Pour assurer la réussite du modèle hybride, nous nous appuyons sur la rétroaction que nous transmettent les agents négociateurs et nos employés.

Le sénateur Smith : Avez-vous une idée claire du type de rétroaction que vous vous attendiez à recevoir? Est-ce que cela correspond à ce que vous avez bel et bien reçu? Pouvez-vous nous parler de ce que vous avez réussi à mesurer à ce stade-ci, ou est-il trop tôt pour en parler?

M. Prest : Comme je l'ai dit, je pense qu'il est trop tôt pour en parler. Nous sommes encore dans la phase de transition. Nous n'en sommes qu'aux premières étapes du passage d'une politique de deux ou trois jours sur place à une politique de trois jours par semaine, ce qui se concrétisera cet automne.

Le sénateur Smith : Je vous remercie.

[Français]

Le sénateur Dalphond : Bienvenue. Mes questions seront d'abord pour le Conseil du Trésor.

I see that you are asking for an additional amount of \$250 million. Is this a contingency envelope or are these budgets already earmarked for allocation?

Then I have a related question. The responsible minister for the Public Sector Integrity Commissioner is Treasury Board. As sponsor of Bill C-290, which amends the Public Servants Disclosure Protection Act, I met with the Commissioner, and she told me that they had an exponential number of complaints compared to previous years. Resources are limited and the operating budget has always been around \$4 million a year and \$6 million to \$7 million in total. I was looking at their site this morning and this is the first thing that appears in a notice:

The Office is receiving an unprecedented number of disclosures of wrongdoing, reprisal complaints and general inquiries. As a result of increased submissions, delays ... are expected.

Does Treasury Board plan to increase the resources of the Office of the Commissioner in order to meet the demand?

Mr. Brunelle-Côté: I'll start with the question on the contingency fund, on Vote 5. Yes, it's a contingency fund, so there are no requests in relation to what we have at the moment, at the beginning of the year; requests are made during the year, so it's really a contingency fund, as its name indicates. That was the first question.

Senator Dalphond: It's your purse, it's the purse we're going to dip into —

Mr. Brunelle-Côté: If money is paid out of that fund, the departments have to repay the amount later when they get the funds through supplementary estimates.

We advance the funds to the departments that request them, and they eventually have to reimburse their Treasury Board submission. Once they've obtained the funds, they make a request in Supplementary Estimates (B), for example, and they reimburse those funds.

The second question was about services. Obviously, when we make cuts, the government is keen — and this is quite clear in the announcement of the parameters of the first round of cuts — to avoid touching programs that have a direct impact on services; this is an important consideration.

The question is whether we should give more money to the Commissioner, as you suggested. That is a budgetary issue that the Minister of Finance should address in a budgetary context; it's not up to Treasury Board.

Je vois que vous demandez une somme de 250 millions de dollars de plus. Est-ce une enveloppe de sécurité ou est-ce que ce sont déjà des budgets prévus pour être alloués?

Ensuite, j'ai une question rattachée à cela. Le ministre de tutelle pour le commissaire à l'intégrité du secteur public relève du Conseil du Trésor. Comme parrain du projet de loi C-290, qui modifie la Loi sur la protection des fonctionnaires divulgateurs d'actes répréhensibles, j'ai rencontré la commissaire, et elle m'a dit qu'ils avaient un nombre exponentiel de plaintes par rapport aux années précédentes. Les ressources sont limitées et le budget de fonctionnement a toujours été de 4 millions de dollars par année environ et de 6 à 7 millions au total. Je regardais leur site ce matin et c'est la première chose qui apparaît dans un avis :

Nous avons reçu un nombre sans précédent de divulgations d'actes répréhensibles, de plaintes en matière de représailles et de demandes de renseignements généraux. Veuillez vous attendre à des retards [...]

Est-ce que le Conseil du Trésor prévoit d'augmenter les ressources du commissariat afin de répondre à la demande?

M. Brunelle-Côté : Je vais commencer par la question sur le fonds de prévoyance, sur le vote 5. Oui, c'est un fonds de prévoyance, donc il n'y a pas de demandes par rapport à ce qu'on a en ce moment, en début d'année; c'est en cours d'année que les demandes se font, donc c'est vraiment un fonds de prévoyance, comme son nom l'indique. C'était la première question.

Le sénateur Dalphond : C'est votre sacoche, c'est la sacoche dans laquelle on va piger...

M. Brunelle-Côté : Si on verse de l'argent avec ce fonds-là, les ministères doivent rembourser le montant plus tard quand ils obtiennent les fonds par l'intermédiaire des budgets supplémentaires des dépenses.

On avance les fonds aux ministères qui en font la demande et qui doivent rembourser éventuellement leur soumission au Conseil du Trésor. Quand tout est passé, ils font une demande dans le Budget supplémentaire des dépenses (B), par exemple, et ils remboursent les fonds.

La deuxième question portait sur les services. Évidemment, quand on fait des coupes, le gouvernement souhaite vivement — et c'est bien clair dans l'annonce des paramètres de la première série de coupes — qu'on évite de toucher aux programmes qui ont un impact direct sur les services; c'est une considération importante.

La question est de savoir si on doit donner plus d'argent à la commissaire, comme vous le suggérez. C'est une question budgétaire à laquelle devrait répondre la ministre des Finances dans un contexte budgétaire; ce n'est pas le rôle du Conseil du Trésor de répondre à ces questions.

Senator Dalphond: I understand that we don't have the answer, so this is a matter for the minister's office.

Mr. Brunelle-Côté: That is a matter for the minister's office; budget decisions must be made by the Minister of Finance and the Prime Minister.

Senator Dalphond: My second question is for the Department of Crown-Indigenous Relations.

The Supplementary Estimates provide \$5 billion, the bulk of which goes to funding settlements.

Could you explain that to us? Last time, we asked some questions. At the end of February, when the Main Estimates were prepared, no amounts were claimed, and now, in the Supplementary Estimates (A), we are being asked for \$3.5 billion for settlements, in addition to \$1.8 billion for agricultural benefits claims.

Can you explain why this wasn't known two months ago, but it is now? What is the implementation policy for the allocation of funds?

Mr. Brunelle-Côté: First of all, it's important to remember that, although the Main Estimates are tabled in February, work on them begins upstream, and at that point, as you noted, these expenses were not yet planned. It was only later in the year that we realized there were these expenses, so that's why they're in the Supplementary Estimates (A), and not in the Main Estimates.

Senator Dalphond: At what point do we realize that the settlement must appear in the funding? Is there a magic letter? Is the settlement signed or authorized by the court? Are there negotiations?

Mr. Brunelle-Côté: There are two types of expenditures, if I'm not mistaken, and my colleagues can correct me if I'm wrong: there are expenditures for agreements that have been signed, so we have to pay out the money, but we also have to bring certain envelopes up to standard. There are therefore two types of expenditures.

In addition, if we look at the nature of certain expenditures, there is also a lot of rescheduling from one year to the next; we often reschedule funds from one year to the next.

At the time of writing the Main Estimates, the fiscal year had not ended, so we could not foresee that we would be doing this rescheduling between years.

Senator Dalphond: Thank you.

Le sénateur Dalphond : Je comprends qu'on n'a pas la réponse, donc cela relève du bureau de la ministre.

M. Brunelle-Côté : Cela relève du bureau de la ministre; les décisions budgétaires doivent être prises par la ministre des Finances et le premier ministre.

Le sénateur Dalphond : Ma deuxième question s'adresse au ministère des Relations Couronne-Autochtones.

On prévoit 5 milliards de dollars; c'est l'essentiel du budget supplémentaire, c'est la plus grande partie qui va au financement des règlements.

Pourriez-vous nous expliquer cela? La dernière fois, on a posé des questions. À la fin de février, lorsque le budget principal a été préparé, il n'y avait pas de montants qui ont été réclamés, et là, dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), on nous demande 3,5 milliards de dollars pour les règlements, en plus de 1,8 milliard de dollars pour le financement des revendications relatives aux avantages agricoles.

Pouvez-vous nous expliquer pourquoi ce n'était pas connu il y a deux mois, mais ce l'est maintenant? Quelle est la politique de mise en œuvre pour l'allocation des fonds?

M. Brunelle-Côté : Tout d'abord, il faut se rappeler que, bien qu'il soit déposé en février, le travail sur le Budget principal des dépenses commence en amont, et à ce moment-là, effectivement, comme vous l'avez noté, ces dépenses n'étaient pas encore prévues. C'est plus tard en cours d'année qu'on s'est rendu compte qu'il y avait ces dépenses, donc c'est pour cette raison qu'on les retrouve dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), et non dans le Budget principal des dépenses.

Le sénateur Dalphond : À quel moment constate-t-on que le règlement doit apparaître dans le financement? Est-ce qu'il y a une lettre magique? Est-ce que le règlement est signé ou autorisé par la cour? Est-ce qu'il y a des négociations?

M. Brunelle-Côté : Il y a deux types de dépenses, si je ne m'abuse, et mes collègues viendront à la table pour me corriger si ce que je dis est faux : il y a des dépenses pour des ententes qui ont été signées, donc on doit verser l'argent, mais on doit également remettre à niveau certaines enveloppes. Il y a donc deux types de dépenses.

De plus, si on regarde la nature de certaines dépenses, il y a aussi beaucoup de rééchelonnement d'une année à l'autre; on rééchelonne souvent des fonds d'une année à une autre.

Au moment de rédiger le Budget principal des dépenses, l'année fiscale n'était pas terminée, donc on ne pouvait pas prévoir qu'on ferait ce rééchelonnement entre les années.

Le sénateur Dalphond : Merci.

[English]

Senator Loffreda: My question is to Transport Canada. In these estimates, Transport Canada is requesting a sum of \$604.9 million for the incentives for the Zero-Emissions Vehicles Program, iZEV. Canada is positioning itself to be a major player in the ZEV supply chain, with recent multi-billion-dollar investments for Northvolt, Volkswagen and Stellantis. For example, the government announced in Budget 2024 a new 10% Electric Vehicle Supply Chain investment tax credit on the cost of buildings used in key segments in the EV supply chain. Beyond the funds being requested in these Supplementary Estimates, can Transport Canada address the government's total funding commitments in the EV sector? I see these as important investments for the future of our economy and our planet, and I do agree with them, but I also recognize that a lot of money is being poured into it. What are your comments with the funding that's currently happening and your objectives, and how are you managing all of this?

Mr. Caceres: Thank you for the question.

As you can appreciate, I can speak only for the funds that are being provided for Transport Canada specifically for the iZEV vehicles. There are other government departments that are involved in other aspects of the broader activities. Those questions can be directed specifically to those particular departments.

For the broader question of what this indicates in terms of where we're going as a program, I invite my colleague Stephanie Hébert to speak in terms of how the program is using the funds associated with this. I am corrected. My colleague Serge Bijimine. Thank you very much.

Serge Bijimine, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: Thank you for the question.

What I can say is that the North American car manufacturing industry has been integrated for decades, and going forward, our expectation is that it will remain integrated. As far as other investments, they're made with that frame of mind, to continue our integration with the American markets, and watching very closely measures that the U.S. government has taken. The game plan and the aim is to maintain a North American integrated car manufacturing industry.

Senator Loffreda: Once again, I want to further explore the iZEV Program, given that Serge is there now, and we also have Jaime. We know the government wants 100% of light-duty

[Traduction]

Le sénateur Loffreda : Ma question s'adresse à Transports Canada. Dans ce budget des dépenses, Transports Canada demande 604,9 millions de dollars pour le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission. Le Canada travaille à se positionner comme un acteur important de la chaîne d'approvisionnement pour les véhicules zéro émission, comme en témoignent les récents investissements de plusieurs milliards de dollars pour Northvolt, Volkswagen et Stellantis. À titre d'exemple, le gouvernement a annoncé, dans le budget de 2024, un nouveau crédit d'impôt de 10 % à l'investissement dans la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques applicable au coût des bâtiments utilisés pour des segments importants de la chaîne d'approvisionnement de véhicules électriques. Au-delà des fonds demandés dans le Budget supplémentaire des dépenses, Transports Canada peut-il commenter l'ensemble des engagements financiers du gouvernement dans le secteur des véhicules électriques? Je conviens qu'il s'agit d'investissements importants pour l'avenir de l'économie et de la planète, mais je reconnais aussi qu'il y a beaucoup d'argent qui est investi dans ce domaine. Qu'avez-vous à dire sur les fonds qui sont actuellement consacrés à cette question, sur vos objectifs, ainsi que sur la façon dont vous gérez tout cela?

M. Caceres : Je vous remercie de votre question.

Comme vous pouvez le comprendre, je ne peux me prononcer qu'au sujet des fonds fournis à Transports Canada pour les véhicules zéro émission. D'autres ministères travaillent sur des aspects différents de ces activités plus globales. Ces questions peuvent être adressées directement aux ministères concernés.

Pour la question plus générale de ce que cela signifie quant à la voie que nous suivons avec ce programme, j'invite ma collègue, Stephanie Hébert, à parler de la façon dont le programme utilise les fonds en question. Pardonnez-moi, c'est mon collègue Serge Bijimine qui prendra la parole. Merci beaucoup.

Serge Bijimine, sous-ministre adjoint, Politiques, Transports Canada : Je vous remercie de votre question.

Ce que je peux dire, c'est que le secteur de la fabrication automobile en Amérique du Nord est intégré depuis des dizaines d'années, et nous nous attendons à ce qu'il demeure intégré à l'avenir. En ce qui concerne les autres investissements, ils sont effectués dans cette optique, c'est-à-dire de manière à poursuivre cette intégration avec les marchés américains, en suivant de très près les mesures prises par le gouvernement américain. L'objectif est de maintenir une industrie automobile intégrée en Amérique du Nord.

Le sénateur Loffreda : Encore une fois, j'aimerais approfondir la question du Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, maintenant que M. Bijimine est parmi

vehicle sales in 2035 to be ZEVs. That's 11 years away. That's not a long time, and it goes quickly. In December 2022, the government proposed sales regulations that require at least 20% of vehicles for sale must be ZEVs by 2026, at least 60% in 2030 and 100% in 2035. According to your most recent departmental plan, the expectation is that these regulations will be implemented in 2024-25. Can you provide us with an update on the implementation of these regulations, and can you also speak to us about your discussions with manufacturers since the government's December 2022 announcement? You did say you're trying to integrate with North America. What discussions are you having with the manufacturers? I've seen, in recent months, some companies scale back on their EV projections and slowing things down a bit. Will these market changes impact your regulations and your projections?

Mr. Bijimine: At the moment, as we currently stand, I believe around 13% to 14% of all sales are ZEVs.

Now, as far as the regulatory regime, I would leave that question to my colleagues from Environment Canada, but I can tell you the work is progressing and progressing quite well to meet the regulatory regime and the re-adds needed to have those in place as per schedule. That work has been progressing.

On the North American integrated market, what I'm trying to say is that we've had an integrated market, and those investments, similar to what the United States has been doing, are meant to ensure that Canada is a player and remains a player as the shift to zero-emission vehicles happens throughout the North American market.

It is, indeed, a very ambitious target, and I have no doubt that we will do everything necessary to try to meet it.

Senator Loffreda: What kind of discussions are you having with the manufacturers? In these estimates, you're getting over \$600 million. It takes a long time to count to 1 million, let alone 600 million.

Mr. Bijimine: We have a Zero-Emission Vehicle Council that includes manufacturers, and it includes our colleagues from the Department of Transportation in the United States, Transport Canada, Environment Canada and Natural Resources Canada. We do have a forum where we talk about all these issues to make sure that we move in a concerted effort.

Senator MacAdam: Thank you for being here.

nous, en plus de M. Caceres. Nous savons que le gouvernement veut que 100 % des ventes de véhicules légers soient des véhicules zéro émission d'ici 2035 — dans 11 ans. Cela ne laisse pas beaucoup de temps; nous y serons avant longtemps. En décembre 2022, le gouvernement a proposé des mesures réglementaires selon lesquelles au moins 20 % des véhicules vendus devront être à zéro émission d'ici 2026, au moins 60 % d'ici 2030, et 100 % d'ici 2035. Selon votre plus récent plan ministériel, on s'attend à ce que cette réglementation soit mise en œuvre en 2024-2025. Pouvez-vous faire le point sur la mise en œuvre de cette réglementation et nous parler des discussions que vous avez eues avec les fabricants depuis l'annonce gouvernementale de décembre 2022? Vous avez dit que vous tentez d'intégrer la production en Amérique du Nord. Quelles discussions avez-vous avec les fabricants? Au cours des derniers mois, j'ai vu certaines entreprises réduire leurs prévisions pour les véhicules électriques et ralentir un peu leurs projets. Ces tendances du marché auront-elles des répercussions sur votre réglementation et sur vos prévisions?

M. Bijimine : À l'heure actuelle, je crois qu'autour de 13 à 14 % de tous les véhicules vendus sont à zéro émission.

Pour ce qui est du régime réglementaire, je laisserais mes collègues d'Environnement Canada répondre à cette question, mais je peux vous dire que le travail progresse plutôt bien en vue de respecter le régime réglementaire et les rajouts nécessaires pour que le tout soit en place comme prévu. Ce travail progresse.

En ce qui concerne le marché intégré en Amérique du Nord, ce que j'essaie de dire, c'est que nous avons déjà un marché intégré. Ces investissements, comme ceux que les États-Unis ont faits, visent à faire en sorte que le Canada occupe et continue d'occuper une place pendant que le marché nord-américain fait la transition vers les véhicules zéro émission.

Il s'agit en effet d'une cible très ambitieuse, et je ne doute pas que nous ferons tout ce qu'il faut pour tenter de l'atteindre.

Le sénateur Loffreda : Quel genre de discussions avez-vous avec les fabricants? Dans ce budget des dépenses, vous recevez plus de 600 millions de dollars. Il faut beaucoup de temps pour compter jusqu'à 1 million, alors imaginons compter jusqu'à 600 millions.

M. Bijimine : Nous avons mis sur pied le Conseil des véhicules zéro émission, auquel participent les fabricants, ainsi que nos homologues du département des Transports des États-Unis, de Transports Canada, d'Environnement Canada et de Ressources naturelles Canada. Nous avons donc une tribune où nous abordons ces enjeux afin de nous assurer d'avancer tous dans la même direction.

La sénatrice MacAdam : Je vous remercie d'être ici.

My first question is for Transport Canada. The lack of investment and availability of charging infrastructure across Canada, especially in rural and remote areas, is a cause for concern for Canadians, despite the EV incentive program. Last year, the Commissioner of the Environment and Sustainable Development raised similar concerns. Similarly, Natural Resources Canada has also recognized that this is a key barrier to the adoption of EVs and announced \$680 million for a Zero Emission Vehicle Infrastructure Program, which is currently in its adoption phase, to provide needed funding out to 2027 to serve both the hydrogen and EV markets. I wanted to get your comments on the infrastructure issue. Also, do you have any early information on how the infrastructure program will be rolled out to support Canada's EV program?

Mr. Caceres: Thank you for the question.

The lead for infrastructure is Natural Resources Canada and others in terms of who is involved in that process. They will probably be in a better position to comment on that. Our program is obviously directed to specifics of the vehicles themselves, so I wouldn't be in a position to comment.

Senator MacAdam: Okay. With regard to the program, though, the Incentives for Zero-Emission Vehicles Program, can you tell me what the actual impact of the program has been so far, such as the estimated number of additional zero-emission vehicles purchased due to this program? Not necessarily the allocated dollars, but the actual vehicles as a result of this program.

Mr. Caceres: Thank you for the question.

There has been a significant amount of take-up in terms of the use of the particular program in terms of vehicles, both for heavy vehicles and for light vehicles. Right now, I'm just trying to find the specific numbers in terms of broad distribution. That has demonstrated that there's a lot of interest right now in terms of moving forward.

I'm going to invite Stephanie Hébert, the ADM of Programs, to elaborate on the specific take-up.

Stephanie Hébert, Assistant Deputy Minister, Programs, Transport Canada: Thank you.

With regard to vehicles purchased, we can say the program has contributed to over 400,000 vehicles that have been purchased under this program. That's going to result in a significant reduction in greenhouse gas emissions. We know that the

Ma première question s'adresse à Transports Canada. Le manque d'investissements et de disponibilité relativement à l'infrastructure de recharge partout au Canada, surtout dans les régions rurales et éloignées, est une source de préoccupation pour les Canadiens, en dépit du Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission. L'an dernier, le commissaire à l'environnement et au développement durable a soulevé des préoccupations semblables. De la même façon, Ressources naturelles Canada a aussi reconnu qu'il s'agit d'un obstacle clé à l'adoption des véhicules électriques et a annoncé un montant de 680 millions de dollars pour le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, qui en est à sa phase d'adoption, afin de fournir les fonds nécessaires pour les marchés de l'hydrogène et des véhicules électriques jusqu'en 2027. J'aimerais avoir votre avis sur la question de l'infrastructure. J'aimerais également savoir si vous pouvez nous donner un avant-goût de la façon dont le programme d'infrastructure sera mis en œuvre pour soutenir le programme de véhicules électriques du Canada?

M. Caceres : Je vous remercie de votre question.

Ressources naturelles Canada est le principal responsable de l'infrastructure, et d'autres organismes y contribuent. Ils seront probablement mieux placés pour formuler des commentaires à ce sujet. Notre programme est évidemment axé sur les véhicules à proprement parler, alors je ne suis pas la bonne personne pour commenter là-dessus.

La sénatrice MacAdam : D'accord. En ce qui concerne le Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, pouvez-vous me dire quel impact le programme a eu, concrètement, jusqu'à maintenant? Par exemple, combien de véhicules zéro émission de plus ont été vendus grâce à ce programme? Je ne parle pas nécessairement des sommes impliquées, mais bien du nombre de véhicules vendus grâce à ce programme.

M. Caceres : Je vous remercie pour votre question.

Beaucoup de gens se sont prévalus de ce programme, que ce soit pour acheter un véhicule lourd ou un véhicule léger. J'essaie de trouver les chiffres exacts relativement à la participation au programme, mais je peux vous dire que le programme suscite un grand intérêt.

Je vais laisser Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe du Groupe des programmes, vous donner plus de détails à ce sujet.

Stephanie Hébert, sous-ministre adjointe, Programmes, Transports Canada : Merci.

En ce qui concerne les chiffres de ventes, on peut dire que le programme a contribué à l'achat de plus de 400 000 véhicules. Cela se traduira par une réduction importante des émissions de gaz à effet de serre. Nous savons que le secteur des transports

transportation sector contributes about a quarter of greenhouse gas emissions, of which vehicles comprise a significant amount. Through the incentives and the incentivization of the purchase of these vehicles, we know that we'll contribute significantly to our environmental goals.

If there's more time, I can go into details about market share and take-up in different provinces, if you wish.

The Chair: Yes.

Ms. Hébert: The program is quite popular in the provinces of Quebec and British Columbia. The federal incentives combined with the provincial incentives have really encouraged take-up. After that, I would say the other percentage is approximately 10% within the province of Ontario and about 4% is where we see vehicles purchased in the rest of Canada. Obviously, that is something that we wish to tackle so that we can see broader take-up of the program throughout Canada, but right now, we see about 80% of the vehicles are purchased in Ontario and in Quebec.

Senator MacAdam: Thank you.

[*Translation*]

The Chair: Excuse me, Ms. Hébert, but I have a question and I don't want to make you come back.

When there are subsidy programs, we often see manufacturers adjust the price. Are there any studies on this, or have you compared or analyzed manufacturers' pricing behaviours? For example, when the price is a little higher than the subsidy eligibility figure, manufacturers will lower the price to qualify for the subsidy; conversely, manufacturers whose price is much lower will allow themselves to increase the price by \$5,000, because they know that there is a subsidy that reduces the price of the vehicle.

Have you seen and analyzed these behaviours? I'm telling you this because I've shopped for vehicles and I've seen price adjustment techniques. I would like to know whether you have documented this and whether you have seen the real effect of the subsidy on consumer behaviours.

[*English*]

Ms. Hébert: Mr. Chair, what I can speak to is the amount that would be eligible and the amount that we would provide, how we assess the eligibility of the actual vehicles to qualify under the program and then what the federal incentive would be. We look at the base model of the vehicle, and then we look at whether there are additional trims and features added to the vehicle in terms of what that means for the overall eligibility. I'm not able, though, to speak to manufacturers' behaviour. Rather, we just look at how we manage the program, very clearly determining

produit près du quart des émissions de gaz à effet de serre et que ce sont les véhicules qui sont en grande partie responsables. Les incitatifs pour l'achat de ces véhicules contribueront grandement à l'atteinte de nos objectifs environnementaux.

S'il reste du temps et si vous le souhaitez, je peux vous donner plus de détails sur la part de marché et la participation au programme dans les différentes provinces.

Le président : Oui.

Mme Hébert : Le programme est très populaire dans les provinces du Québec et de la Colombie-Britannique. Les incitatifs fédéraux combinés aux incitatifs provinciaux ont vraiment encouragé les gens à opter pour un véhicule zéro émission. Près de 10 % de ces véhicules sont achetés en Ontario et environ 4 % dans le reste du Canada. Évidemment, nous aimerions que plus de gens profitent de ce programme à l'échelle du Canada, mais pour l'instant, environ 80 % des véhicules sont achetés en Ontario et au Québec.

La sénatrice MacAdam : Merci.

[*Français*]

Le président : Excusez-moi, madame Hébert, mais j'ai une question et je ne voudrais pas vous faire revenir.

Lorsqu'il y a des programmes de subvention, on voit souvent les manufacturiers ajuster le prix. Y a-t-il des études là-dessus, ou avez-vous comparé ou analysé le comportement des manufacturiers dans la fixation des prix? Par exemple, quand le prix est un peu plus haut que le chiffre d'admissibilité à la subvention, le manufacturier va baisser le prix pour être admissible à la subvention; à l'inverse, celui qui est beaucoup en deçà va se permettre d'augmenter son prix de 5 000 \$, parce qu'il sait qu'il y a une subvention qui diminue le prix du véhicule.

Est-ce que vous avez vu et analysé ces comportements? Je vous dis cela parce que j'ai magasiné des véhicules et que j'ai vu la technique d'ajustement des prix. Je voudrais savoir si vous avez documenté cela et si vous avez vu l'effet réel de la subvention sur le comportement du consommateur.

[*Traduction*]

Mme Hébert : Monsieur le président, je peux vous parler du montant admissible, du montant de la subvention, de la manière dont nous évaluons l'admissibilité des véhicules dans le cadre de ce programme et de l'incitatif fédéral. Nous examinons le modèle de base du véhicule, puis nous vérifions si de l'équipement ou des accessoires ont été ajoutés et si cela a une incidence sur l'admissibilité du véhicule. Je ne suis pas en mesure de parler du comportement des constructeurs. Or, nous établissons les modèles admissibles dans le cadre du programme

what vehicles are eligible and, if items are added to those vehicles, what that does in terms of their overall eligibility for the price.

[Translation]

The Chair: Given that you have an idea of the cost, have you correlated the price changes? Have you checked the studies to see how efficient the program really is?

You could say that it contributed to the purchase of 100,000 vehicles. However, it may have also contributed to increasing the price of 75,000 vehicles, which means that the money went into the manufacturers' pockets.

[English]

Ms. Hébert: At the end of the day, we want to make sure that the vehicles that are deemed to be eligible for the program fall within a certain price point. We can provide to this committee, if we have any, the analyses we have undertaken in terms of how the incentive program may ultimately affect the price of the vehicles. Ultimately, the objective of the program is to encourage the purchases and to encourage the take-up, but we want to do that in a way that's fiscally responsible and that captures certain vehicles that will achieve our overall program objective.

[Translation]

The Chair: I understand that these analyses exist. Would it be possible to provide them to us? I'm curious to see how this complies with the new competition standard we've adopted on advance pricing.

[English]

Ms. Hébert: Absolutely, Mr. Chair. Thank you.

Senator Kingston: Thank you very much for being here.

My questions are for Mr. Veilleux and Mr. Brunelle-Côté. I'm looking at the health care support for asylum claimants and refugees. In the Supplementary Estimates (A), you give a description:

The Interim Federal Health Program provides limited, temporary healthcare coverage to specified groups of foreign nationals, including asylum claimants and refugees, who are not yet eligible for provincial or territorial health insurance.

In my province of New Brunswick and in my area, which is the capital city of Fredericton, we do have a significant number of refugees and have had for many years, so I'm familiar with

et nous déterminons si des éléments ont été ajoutés à ces véhicules et si cet ajout a une incidence sur le prix et leur admissibilité.

[Français]

Le président : Étant donné que vous avez une idée du coût, avez-vous fait la corrélation entre les modifications de prix? Avez-vous vérifié les études pour examiner l'efficacité réelle du programme?

On peut dire que cela a contribué à acheter 100 000 véhicules. Cependant, cela a peut-être contribué à augmenter le prix de 75 000 véhicules, ce qui fait que l'argent est allé dans les poches du manufacturier.

[Traduction]

Mme Hébert : Au bout du compte, nous voulons nous assurer que les véhicules jugés admissibles aux fins du programme se situent dans une certaine fourchette de prix. Nous pouvons d'ailleurs fournir au comité les analyses que nous avons effectuées sur l'incidence du programme d'incitatifs sur le prix des véhicules. Au final, l'objectif du programme est d'encourager l'achat de véhicules zéro émission, mais nous voulons le faire d'une manière qui soit financièrement responsable et qui englobe certains véhicules qui nous permettront d'atteindre l'objectif global du programme.

[Français]

Le président : Je comprends que ces analyses existent. Est-ce que ce serait possible de nous les fournir? Je suis curieux de voir comment cela respecte la nouvelle norme de concurrence que nous avons adoptée sur la fixation antérieure des prix.

[Traduction]

Mme Hébert : Absolument, monsieur le président. Merci.

La sénatrice Kingston : Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui.

Mes questions s'adressent à MM. Veilleux et Brunelle-Côté et portent sur les soins de santé offerts aux demandeurs d'asile et aux réfugiés. Dans le Budget supplémentaire des dépenses (A), on peut lire la description suivante :

Le Programme fédéral de santé intérimaire offre une protection limitée et temporaire en matière de soins de santé à certains groupes de ressortissants étrangers, notamment les demandeurs d'asile et les réfugiés, qui ne sont pas encore admissibles à un régime provincial ou territorial d'assurance-maladie.

Dans ma province, le Nouveau-Brunswick, et dans la capitale, Fredericton, nous accueillons un nombre important de réfugiés, et ce, depuis de nombreuses années. Je connais donc très bien le

the Interim Federal Health Program. Recently, over the last couple of years, we have also started to receive asylum seekers, and they have been housed, if you will, in local hotels and are accompanied by health care workers.

I have two questions. One is a policy question. It appears from the point of view of someone like me who was involved in a primary health care clinic that there is limited effectiveness, I guess, of those workers working in a silo. Yet, there does not appear to be a lot of planning or implementation either of some sort of a knitting together of what the province needs to provide for these asylum seekers and what the actual benefit is to having these health care workers that seem to be attached to the accommodation, if you will, and the asylum seekers themselves. I would like comments from someone on how that is working in terms of interprovincial relations and provision of health care to people who are in our jurisdiction, for instance. Can anyone speak to that?

Mr. Veilleux: We have an official from the Federal-Provincial Relations and Social Policy Branch who can respond to that. Alison McDermott is here.

Senator Kingston: I saw her name on the list.

Alison McDermott, Assistant Deputy Minister, Federal-Provincial Relations and Social Policy Branch, Department of Finance Canada: Thank you for the question.

This is probably a better question for officials from Immigration, Refugees and Citizenship Canada and from Health Canada. As the only representative of departments that are here, the Department of Finance has some role in the policy aspects of this, and I can speak to it at a very high level, which is just to note that the intention of the program is to help defray the costs of these asylum seekers and migrants upon arrival, before they have become eligible for provincial health care. It's not intended to be a long-duration separate arrangement but, rather, something temporary until such time as the paperwork and residence requirements are met to allow them to come onto the provincial systems. It is not a policy decision per se to do that.

Did you have a question about lodging as well?

Senator Kingston: No, but I'm thinking of these health care workers who seem to be attached to and actually living in the same accommodations — the local hotels in Fredericton, for instance. I am thinking about health care workers who are coming with or who are attached to the asylum seekers. Yet, the asylum seekers may require primary care, meaning they have to access the New Brunswick health care system or the emergency room care — same thing. I'm just not sure how effective that is without some sort of deal, for lack of a better word, with the provincial government in terms of how this happens. What are

Programme fédéral de santé intérimaire. Ces deux dernières années, nous avons également commencé à accueillir des demandeurs d'asile, qui sont logés dans des hôtels locaux et accompagnés par des travailleurs de la santé.

J'ai deux questions à poser. La première concerne les politiques. J'ai travaillé dans une clinique de soins de santé primaires et, selon moi, l'efficacité de ces travailleurs qui travaillent en vase clos est plutôt limitée. Il ne semble pas y avoir de plan concret ou de mécanisme pour déterminer ce que la province doit fournir à ces demandeurs d'asile et quel est l'avantage réel d'avoir recours à ces travailleurs de la santé pour s'occuper des demandeurs d'asile sur place. J'aimerais que quelqu'un me parle des relations interprovinciales et de la prestation de soins de santé aux personnes qui se trouvent dans notre province, par exemple. Quelqu'un peut-il nous en parler?

M. Veilleux : Alison McDermott, de la Direction des relations fédérales-provinciales et de la politique sociale, pourrait répondre à cette question.

La sénatrice Kingston : J'ai vu son nom sur la liste.

Alison McDermott, sous-ministre adjointe, Direction des relations fédérales-provinciales et de la politique sociale, ministère des Finances Canada : Je vous remercie pour votre question.

Cette question s'adresse probablement davantage aux fonctionnaires d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada et de Santé Canada. Comme je suis la seule représentante des ministères ici présents, je peux vous dire que le ministère des Finances a un certain rôle à jouer dans les politiques entourant ce programme, et je vais vous en parler de façon très générale. Le programme vise à couvrir une partie des coûts que doivent déboursier les demandeurs d'asile et les migrants à leur arrivée, avant qu'ils ne soient admissibles aux régimes de soins de santé provinciaux. Il ne s'agit pas d'un programme à long terme, mais plutôt d'une aide temporaire en attendant que les formalités administratives et les conditions de résidence soient remplies pour permettre à ces personnes d'accéder aux régimes provinciaux. Ce n'est pas une décision de politique.

Aviez-vous également une question au sujet du logement?

La sénatrice Kingston : Non, mais je pense à ces travailleurs de la santé qui semblent aussi être hébergés dans des hôtels locaux, à Fredericton, par exemple. Je pense aux professionnels de la santé qui s'occupent des demandeurs d'asile. Or, les demandeurs d'asile peuvent avoir besoin de soins primaires, ce qui signifie qu'ils doivent avoir accès au système de santé du Nouveau-Brunswick et aux services d'urgence. Je ne suis pas sûre que cela soit efficace sans qu'il y ait un accord, à défaut d'un meilleur terme, avec le gouvernement provincial. Dans quelle mesure le gouvernement provincial interagit-il avec le

the linkages between whatever health care is being augmented by the federal interim health care agreement and the provincial government which, indeed, has to be involved with most of the cases that require any significant amount of health care?

Ms. McDermott: Certainly, that is an objective of how the system should work. There should be some good interaction between the systems. Perhaps the department could follow up with you in more detail.

Senator Ross: Good morning.

I have a question for Mr. Veilleux. I read in the Parliamentary Budget Officer's report that these estimates are seeking \$1.6 billion across only 11 of the over 200 Budget 2024 initiatives. Do you agree with that? Will you be able to get the authority for the rest of it in (B) and (C)?

Mr. Veilleux: I will invite the Fiscal Policy Branch to respond as it relates to the federal budget, as opposed to the authorities that I manage as Chief Financial Officer for Finance proper. I invite Thomas Larouche to respond to that.

Mr. Larouche: Thank you for the question.

There are two components to this question. One is whether it is normal that a small portion of spending from the budget is in Sups (A). The other component is whether we will make it until Sups (C).

On the second component, it is more a question for my Treasury Board colleagues because they have a better sense of how far along departments are in their TB submissions and the documentation they have to provide to access the funding, so I will let them answer that second part.

For the first part, it is not unusual, because the budget was tabled in April. There is not a lot of distance between the tabling of the budget and the supplementary estimates. There is not a lot of time, once departments and agencies are aware of the government's plans or the funding on which the government has decided, for them to turn around and produce their submissions to Treasury Board to access these authorities. That is when it comes to voted spending.

I don't have in front of me a history of Supplementary Estimates (A) right now, but I would say it is not unusual, especially with a budget tabled in April, that there is a small portion of the budget. I would suspect a larger part of Budget 2024 spending would be reflected in Sups (B) in the fall.

gouvernement fédéral et participe-t-il aux soins de santé couverts par le Programme fédéral de santé intérimaire, surtout lorsqu'on sait qu'il y a d'importants besoins en matière de santé à combler?

Mme McDermott : C'est certainement l'un des objectifs du programme. Il devrait y avoir une bonne interaction entre les systèmes. Le ministère pourrait peut-être vous donner plus de détails là-dessus.

La sénatrice Ross : Bonjour.

J'ai une question pour M. Veilleux. Selon le rapport du directeur parlementaire du budget, ce budget supplémentaire des dépenses vise à obtenir 1,6 milliard de dollars pour 11 des quelque 200 initiatives du budget de 2024. Êtes-vous d'accord avec cette affirmation? Prévoyez-vous pouvoir demander l'autorisation pour les mesures restantes dans les budgets supplémentaires des dépenses (B) et (C)?

M. Veilleux : Je vais laisser Thomas Larouche, de la Direction de la politique budgétaire, répondre à cette question puisque cela se rapporte davantage au budget fédéral qu'aux autorisations budgétaires que je gère en tant que dirigeant principal des finances.

M. Larouche : Je vous remercie pour votre question.

Cette question comporte deux volets. Tout d'abord, vous vous demandez s'il est normal qu'une petite partie des dépenses du budget se trouve dans le Budget supplémentaire des dépenses (A). Ensuite, vous voulez savoir si les autres dépenses peuvent figurer dans le Budget supplémentaire des dépenses (C).

Quant au deuxième volet, c'est une question qui s'adresse davantage à mes collègues du Conseil du Trésor, car ils sont mieux placés pour savoir où les ministères en sont avec leurs présentations au Conseil du Trésor et les documents qu'ils doivent fournir pour obtenir du financement; je les laisserai donc répondre à cette deuxième partie.

Pour la première partie, ce n'est pas inhabituel, car le budget a été déposé en avril. Il n'y a pas beaucoup de temps entre le dépôt du budget et le Budget supplémentaire des dépenses. Une fois que les ministères et les organismes sont au courant des plans du gouvernement ou du financement qu'il a décidé d'octroyer, ils n'ont pas beaucoup de temps pour produire leurs présentations au Conseil du Trésor afin d'obtenir les autorisations de dépenses. C'est le cas lorsqu'il s'agit de dépenses votées.

Je n'ai pas sous les yeux l'historique du Budget supplémentaire des dépenses (A), mais je dirais qu'il n'est pas inhabituel, surtout pour un budget déposé en avril, qu'il ne reflète qu'une petite partie du budget. Je suppose qu'une plus grande partie des dépenses du budget de 2024 figurera dans le Budget supplémentaire des dépenses (B) de l'automne.

Mr. Brunelle-Côté: To add to the first part of the question, it is true that there is no pattern in terms of how much of the budget is in the supplementary estimates. It is less than last year, yes, but it is more than the previous year. It often depends, as Thomas was mentioning, on the date of the budget. That is not the only factor, but it is a key factor.

In terms of whether we will be able to catch up, yes, that's the plan. The government is very focused on budget implementation, so you can expect that in Supps (B) and Supps (C). There will be a significant chunk of the budget in Supps (B). The centre is very much focused on budget implementation now. There are committees following. It is a key priority of the government to ensure that the budget is implemented. So, yes, we can expect that, in the future supplementary estimates, there will be more of the budget.

Senator Ross: In your opinion, do you think the budget, in general, should be tabled earlier?

Mr. Brunelle-Côté: There are positives and negatives about an earlier budget.

An earlier budget will not necessarily completely solve this issue of alignment between the Main Estimates and the budget because, as you know, with the Main Estimates, we have to start early. The budget is concurrent. As Thomas was mentioning, departments need some time after they receive the announcement in the budget of the funding. They need to consult stakeholders. They need to have their estimates approved by Treasury Board. It takes time. There will always be a discrepancy between the Main Estimates and the budget.

The fact that we have a later budget sometimes is a good thing because it allows flexibility to the Minister of Finance to table the budget at a time that is convenient for the government. There is a lot of uncertainty in the economy, so it's good to have a bit of flexibility. I can see that there will be some advantages to an earlier budget. There are arguments on both sides.

Senator Ross: Thank you.

Senator Pate: Thank you to our witnesses.

My question is for you, Mr. Veilleux. As you know, the Assembly of First Nations and others have expressed disappointment with the funding allocated for and in cooperation with Indigenous-led priorities, including the National Inquiry into Missing and Murdered Indigenous Women and Girls and the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples. At the same time, we see in the supplementary estimates

M. Brunelle-Côté : Pour répondre à la première partie de la question, en effet, il n'y a pas de modèle en ce qui concerne la part du budget qui devrait figurer dans le Budget supplémentaire des dépenses. C'est moins que l'année dernière, certes, mais c'est plus que l'année précédente. Cela dépend souvent, comme le mentionnait M. Larouche, de la date du budget. Ce n'est pas le seul facteur, mais c'est un facteur important.

Quant à savoir si nous serons en mesure de nous rattraper, oui, c'est ce qui est prévu. Le gouvernement est très déterminé à mettre en œuvre le budget, alors vous pouvez vous attendre à ce que ce soit dans les budgets supplémentaires des dépenses (B) et (C). Une grande partie du budget figurera dans le Budget supplémentaire des dépenses (B). On se concentre actuellement sur la mise en œuvre du budget. Il y a des comités qui se penchent là-dessus. L'une des principales priorités du gouvernement est de veiller à ce que le budget soit mis en œuvre. Donc, oui, nous pouvons nous attendre à ce que le prochain Budget supplémentaire des dépenses contienne de nombreux éléments du budget.

La sénatrice Ross : À votre avis, le budget devrait-il être déposé plus tôt?

M. Brunelle-Côté : Il y a des avantages et des inconvénients.

Un budget déposé tôt dans l'année ne résoudra pas nécessairement la question de l'alignement entre le Budget principal des dépenses et le budget car, comme vous le savez, avec le budget principal, nous devons commencer tôt. Le budget est déposé en même temps. Comme Thomas l'a mentionné, les ministères ont besoin d'un certain temps après que le financement ait été annoncé dans le budget. Ils doivent consulter les parties prenantes. Ils doivent faire approuver leur budget par le Conseil du Trésor. Cela prend du temps. Il y aura toujours un écart entre le Budget principal des dépenses et le budget.

Le fait que le budget soit parfois déposé plus tard est une bonne chose, car cela permet au ministre des Finances de présenter le budget à un moment qui convient au gouvernement. Il y a beaucoup d'incertitudes dans l'économie, il est donc bon d'avoir un peu de souplesse. Je peux comprendre qu'il y ait des avantages à présenter le budget plus tôt. Il y a des arguments valables des deux côtés.

La sénatrice Ross : Merci.

La sénatrice Pate : Merci aux témoins.

Ma question s'adresse à vous, monsieur Veilleux. Comme vous le savez, l'Assemblée des Premières Nations et d'autres se sont dits déçus des fonds affectés aux priorités définies par les Autochtones et en consultation avec eux, notamment l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées et la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones. Par ailleurs, nous constatons que le Budget

allocation for more than \$5 billion to the Department of Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs and ISC to cover the cost of legal settlements and Indigenous claims. Last week, the PBO reminded us that preventive measures are better than retrospective and compensatory measures.

I'm curious as to what concrete steps the department is taking to ensure spending priorities that articulate and align with these issues and that we are seeing prioritization of the Calls to Action of the TRC, the Calls for Justice of the MMIWG and the ways to ensure that inherent rights are upheld. I don't need to tell you that the long-term financial as well as the social, economic and cultural costs are huge if we don't take a more proactive approach.

Mr. Veilleux: Thank you very much for the question.

I did take note of the PBO's comments and narrative around that. That is funding that is directed to the organizations that were mentioned. Rather than providing a response myself, because the funding does go to those organizations, I can certainly reach out and provide a written response to the committee leveraging some of the interaction that we could have with the lead organizations to ensure that you have a comprehensive and fulsome response to that rather than my own narrative around what we could do in that space. I would rather speak to and coordinate with the lead departments.

Senator Pate: That would be great. I see your colleague has some input as well.

Ms. McDermott: At a high level, the government is very much in agreement with your proposition that it would be desirable to put more resources into preventative measures rather than settlements. Settlements are necessary. In fact, the government has put a lot of focus on economic reconciliation, and the Indigenous loan guarantee that was announced in this budget is one example of that. There are billions of investments that have been made in education, in clean drinking water, in infrastructure and other areas that are more preventative in nature. As Chris said, the department could overview some of these investments, but I think the point is well taken in general that it is important to do both.

Senator Pate: Thank you. Could you include in that some of the downstream impacts in terms of the criminal legal system as well? We are seeing contradictory messages when we see certain things being criminalized at the same time as there are new Black and Indigenous strategies to reduce the involvement of those folks in the criminal legal and penal systems.

supplémentaire des dépenses prévoit plus de 5 milliards de dollars pour le ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord et Services aux Autochtones Canada afin de couvrir le coût des ententes de règlement et des revendications autochtones. La semaine dernière, le directeur parlementaire du budget nous a rappelé que les mesures préventives valent mieux que les mesures rétrospectives et compensatoires.

Je suis curieuse de savoir quelles mesures concrètes le ministère prend pour s'assurer que des fonds sont consacrés à ces priorités et pour veiller à ce que l'on donne suite en priorité aux appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation et aux appels à la justice de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées et que l'on respecte les droits inhérents. Je n'ai pas besoin de vous dire que les coûts financiers, sociaux, économiques et culturels à long terme sont énormes si nous n'adoptons pas une approche plus proactive.

M. Veilleux : Je vous remercie de votre question.

J'ai pris bonne note des commentaires et des explications du directeur parlementaire du budget à ce sujet. Il s'agit d'un financement destiné aux organisations qui ont été mentionnées. Plutôt que de vous répondre moi-même, je vais me renseigner auprès des organisations qui reçoivent le financement en question et vous fournir une réponse par écrit en fonction de nos échanges. Je pense qu'il serait préférable que je communique avec les ministères responsables et je vais m'assurer que vous obteniez une réponse complète et exhaustive à votre question.

La sénatrice Pate : Ce serait une excellente chose. Je vois que votre collègue a également quelque chose à dire.

Mme McDermott : De façon générale, le gouvernement convient qu'il vaut mieux consacrer davantage de ressources à des mesures préventives plutôt qu'à des ententes de règlement. Les ententes de règlement sont tout de même nécessaires. En fait, le gouvernement accorde beaucoup d'importance à la réconciliation économique, et le Programme de garantie de prêts pour les Autochtones annoncé dans le dernier budget en est un bon exemple. On a investi des milliards de dollars dans l'éducation, l'eau potable, les infrastructures et d'autres mesures davantage axées sur la prévention. Comme M. Veilleux l'a dit, le ministère pourrait donner un aperçu de certains de ces investissements, mais je pense que l'on reconnaît qu'il est important de faire les deux.

La sénatrice Pate : Je vous remercie. Pourriez-vous également inclure dans cette réponse certaines des répercussions pour le système juridique pénal? Nous voyons des messages contradictoires lorsqu'on criminalise certaines choses tout en adoptant de nouvelles stratégies visant à réduire la surreprésentation des Noirs et des Autochtones dans les systèmes juridique et pénal.

My second question is with regard to the Canada Disability Benefit. Although it was announced in 2024, we don't see much in the estimates about this. When we look at this, we see the inadequacy that has been highlighted by many organizations. Most recently, during this process at the Legal Committee, we heard from Vince Calderhead, a leading human rights and poverty law expert, who urged us to look at this issue. I'm curious what the timeline for funding the Canada Disability Benefit is at this stage, and is the time being taken? Does that mean we can expect to see an expansion of the benefit to more people and an increase to ensure that it's a livable amount, given the clear feedback that \$200 per month will not make a difference for some 98.5% of Canadians with disabilities living in poverty?

Mr. Veilleux: Thank you once again for the question. I'll have Federal-Provincial Relations respond to that.

Ms. McDermott: Again, at a high level, I think this is a measure that will be implemented in 2025. The implementation will reflect the budget decision that has been made to date.

With respect to additional funding, that is a high-level commitment that the government has made, an interest in, over time, making that benefit more generous, but I can't speak to the specifics of when that might happen.

Senator Pate: Thank you very much.

Senator Galvez: My first question is for Mr. Christopher Veilleux, who talked about the taxonomy. We are behind our peers with this taxonomy. There are 47 countries that already have one. Actually, this provides stability and clarity for investment and how we are going into this transition. When I read the road map for the taxonomy, it talked about transition activities and green activities. The transition is new. None of the other countries have this transition. We don't have a calendar that will say when it is going to finish. You're asking now for \$1.3 billion, for a total of \$145 billion. When is it going to be delivered, and what are the key performance indicators in relation with the goal, which is reaching net zero?

Mr. Veilleux: Thank you very much for the question. I will have Clifton Lee-Sing, the lead from the Financial Sector Policy Branch, respond to that.

Clifton Lee-Sing, Director, Markets and Securities Policy, Financial Sector Policy Branch, Department of Finance Canada: Thank you very much for your question.

Ma deuxième question concerne la Prestation canadienne pour les personnes handicapées. Bien qu'elle ait été annoncée en 2024, nous ne voyons pas grand-chose à ce sujet dans le budget des dépenses. Comme l'ont souligné de nombreuses organisations, la prestation est loin d'être suffisante. Plus récemment, Vince Calderhead, un éminent spécialiste des droits de la personne et du droit des pauvres a comparu devant le Comité des affaires juridiques et il nous a exhortés à nous pencher sur cette question. J'aimerais savoir si on a une date pour le financement de la prestation. Peut-on s'attendre à ce que cette prestation soit étendue à un plus grand nombre de personnes et à ce qu'elle soit augmentée afin de garantir à toute personne un revenu suffisant pour vivre, compte tenu du fait que 200 \$ par mois ne seront pas suffisants pour les quelque 98,5 % de Canadiens handicapés qui vivent dans la pauvreté?

M. Veilleux : Je vous remercie pour votre question. Je vais laisser Mme McDermott, de la Direction des relations fédérales-provinciales, y répondre.

Mme McDermott : Encore une fois, de façon générale, je pense qu'il s'agit d'une mesure qui sera mise en œuvre en 2025. La mise en œuvre reflétera la décision budgétaire qui a été prise.

En ce qui concerne l'augmentation de la prestation, il s'agit d'un engagement de haut niveau pris par le gouvernement, qui souhaite au fil du temps rendre cette prestation plus généreuse, mais je ne peux pas vous dire quand cela se produira.

La sénatrice Pate : Merci beaucoup.

La sénatrice Galvez : Ma première question s'adresse à M. Christopher Veilleux, qui a parlé d'une taxonomie. Nous accusons un retard par rapport aux autres pays. Il y a 47 pays qui en ont déjà une. En fait, cette taxonomie apporte de la stabilité et de la clarté par rapport aux investissements et à la manière dont nous entreprenons cette transition. Lorsque j'ai lu la feuille de route de la taxonomie, il était question d'activités de transition et d'activités vertes. C'est quelque chose de nouveau. Aucun autre pays n'a effectué cette transition. Nous n'avons pas de calendrier indiquant la date de fin de la transition. Vous demandez maintenant 1,3 milliard de dollars pour l'élaboration d'une taxonomie, pour un total de 145 milliards de dollars. À quel moment cette mesure sera-t-elle mise en œuvre, et quels sont les indicateurs de rendement clés qui se rapportent à cet objectif, qui est d'atteindre la carboneutralité?

M. Veilleux : Je vous remercie de votre question. Je vais laisser Clifton Lee-Sing, le responsable de la Politique du secteur financier du ministère des Finances, répondre à cette question.

Clifton Lee-Sing, directeur, Politique des marchés et des valeurs mobilières, Direction de la politique du secteur financier, ministère des Finances Canada : Je vous remercie pour votre question.

With respect to the timing, the government did announce in the latest budget that we would provide advice to cabinet by mid-this year, so targeting September 2024. We will have advice on the structure, the type of taxonomy. The intent is to have not only a green taxonomy but one that involves transition activities because of the nature of the economic activity in Canada and the particular sectors and activities that are required to help Canada transition to a net-zero economy.

In terms of key performance indicators, the design of the taxonomy is very important. The metrics that are going to be designed and used for the taxonomy are generally rooted in science. The criteria are established in a way that scientists feel will take emissions down to the appropriate targets by 2050. It is based on the specific criteria chosen for various sectors to reduce the emissions accordingly to reach the zero target.

Senator Galvez: If you have those details, can you send them to the committee clerk?

Mr. Lee-Sing: In terms of the criteria, the Sustainable Finance Action Council recommended that those criteria be designed and developed as part of the taxonomy in consultation with various stakeholders.

Senator Galvez: We are not there yet?

Mr. Lee-Sing: The government doesn't have those criteria. We would look to a custodian to develop them in consultation with market participants.

Senator Galvez: My second question is for Mr. Caceres. We are giving grants for electrifying transport vehicles. When I look at the program, you are giving \$5,000 for certain eligible vehicles, which are Alfa Romeo, Audi and BMW, which start at a price of \$85,000. I cannot afford those. I am on my second Prius, and it is a hybrid. I have been driving it since 2015. I never received any credit for that. Yet, we know that the hybrids are the ones reducing the greenhouse gas emissions. My question to you is similar to what I asked previously. What are the performance indicators that tell me that all this money is going to produce a great deal of reduction in greenhouse gas emissions? How does it compare to public mass transport electrification?

Mr. Caceres: Thank you very much. I will invite my colleague Stephanie Hébert to speak to that.

Ms. Hébert: Thank you very much.

En ce qui concerne le calendrier, le gouvernement a annoncé dans le dernier budget que nous fournirions des recommandations au Cabinet vers le milieu de l'année, c'est-à-dire d'ici septembre 2024. Nous ferons des propositions sur la structure et le type de taxonomie. L'objectif est d'avoir non seulement une taxonomie verte, mais aussi une taxonomie qui implique des activités de transition en raison de la nature de l'activité économique au Canada et des secteurs et activités particuliers qui sont nécessaires pour aider le Canada à faire la transition vers une économie carboneutre.

En ce qui concerne les indicateurs de rendement clés, la conception de la taxonomie est très importante. Les indicateurs qui seront conçus et utilisés pour la taxonomie seront généralement fondés sur des données scientifiques. Des critères seront établis de manière à ce que nous puissions atteindre nos objectifs de réduction des émissions d'ici 2050. Les indicateurs reposent sur des critères précis choisis pour les différents secteurs afin qu'ils puissent réduire leurs émissions et atteindre l'objectif de carboneutralité.

La sénatrice Galvez : Est-ce que vous pourriez transmettre ces détails à la greffière du comité?

M. Lee-Sing : Pour ce qui est des critères, le Conseil d'action en matière de finance durable a recommandé que ces critères soient conçus et élaborés dans le cadre de la taxonomie en consultation avec les divers intervenants.

La sénatrice Galvez : Nous n'en sommes pas encore là?

M. Lee-Sing : Le gouvernement n'a pas ces critères. Nous nous tournons vers un dépositaire qui les élaborera en consultation avec les acteurs du marché.

La sénatrice Galvez : Ma deuxième question s'adresse à M. Caceres. Nous accordons des subventions pour l'électrification des véhicules. Lorsque je regarde le programme, je constate que vous accordez une subvention de 5 000 \$ pour certains véhicules admissibles, par exemple des Alfa Romeo, des Audi et des BMW, dont le prix commence à 85 000 \$. Je n'ai pas les moyens de me payer une telle voiture. J'en suis à ma deuxième Prius, une voiture hybride. Je la conduis depuis 2015. Je n'ai jamais reçu de crédit pour cela. Pourtant, nous savons que ce sont les hybrides qui réduisent les émissions de gaz à effet de serre. Ma question est similaire à celle que j'ai posée précédemment. Quels sont les indicateurs de rendement qui montrent que tout cet argent va contribuer à réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre? En quoi cela se compare-t-il avec l'électrification du transport en commun?

M. Caceres : Merci beaucoup. Je vais laisser ma collègue Stephanie Hébert répondre à cette question.

Mme Hébert : Merci beaucoup.

In terms of the program eligibility, we look at the suggested retail price of the vehicle. That helps us determine eligibility into the program. For cars, it has to be approximately \$55,000 to be considered eligible. I previously mentioned, Mr. Chair, the trim. If additional features are added to the vehicle, the maximum amount can be \$65,000. It is not necessarily based on a specific type of car, but rather, it is the overall price of it and its ability to contribute to our program objectives in terms of reducing greenhouse gas emissions. That fundamentally enables access into the program.

If I can, Mr. Chair, I would like to return to a question asked about the manufacturer's actions. Colleagues have advised me that the program is very competitive. The electric vehicle market is also very competitive. Therefore, in terms of behaviour, we are seeing that vehicles are often sold at a loss. We are not seeing prices increase, but rather, prices decrease to gain access to the market and to gain opportunities for people to be able to purchase electric vehicles and help us advance our program objectives.

[Translation]

The Chair: You've partly answered my question from earlier, and I thank you for that.

I understand that you talked to us about analyses, work that has been done and the results of studies; are we still going to receive them?

[English]

Ms. Hébert: Indeed.

Senator Marshall: I would like to continue with my first question. I think we need someone from the fiscal policy branch. I was told that one of the reasons the financial source requirement decreased from \$72 billion this year, which was in Budget 2023, to \$102 billion in Budget 2024 was because of the \$23 billion child welfare agreement with Indigenous Services Canada. That department has updated us regularly on the progress of that settlement. My understanding was that the \$23 billion was actually paid out to Deloitte last year. Is it possible that the \$23 billion was paid out last year but the borrowing occurred this year? Would you expect to see a match in the same fiscal year? That's my first question.

My second question is, what year was the \$23 billion recorded as an expenditure? I ask because one of the challenges of serving on the Finance Committee is seeing these large settlements in

En ce qui concerne l'admissibilité au programme, nous prenons le prix de détail suggéré par le fabricant. Cela nous aide à déterminer les véhicules admissibles au programme. Pour qu'un véhicule figure sur la liste des véhicules admissibles, son prix de détail suggéré par le fabricant doit être d'environ 55 000 \$. Comme je l'ai déjà dit, monsieur le président, les versions plus coûteuses de ces véhicules, c'est-à-dire avec plus d'accessoires et d'options, sont également admissibles à un incitatif à l'achat, pourvu que le prix ne dépasse pas 65 000 \$. Pour établir l'admissibilité au programme, on ne regarde pas nécessairement un type de voiture en particulier, mais plutôt son prix global et sa capacité à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Si je me puis me permettre, monsieur le président, j'aimerais revenir sur une question qui m'a été posée plus tôt concernant les comportements des fabricants. Des collègues m'ont dit que le programme était très concurrentiel, tout comme le marché des véhicules électriques. Par conséquent, nous constatons que les véhicules sont souvent vendus à perte. Nous n'assistons pas à une augmentation des prix. C'est plutôt l'inverse qui se produit puisqu'on veut permettre aux gens d'acheter des véhicules électriques et de nous aider à atteindre les objectifs de notre programme.

[Français]

Le président : Vous répondez en partie à ma question de tout à l'heure, et je vous en remercie.

Je comprends que vous nous avez parlé d'analyses, de travaux qui sont faits et de résultats d'études; nous allons quand même les recevoir?

[Traduction]

Mme Hébert : Bien sûr.

La sénatrice Marshall : Je voudrais revenir à ma première question. Je pense que nous avons besoin de quelqu'un de la Direction de la politique budgétaire. On m'a dit que l'une des raisons pour lesquelles les ressources ou besoins financiers sont passés de 72 milliards de dollars cette année, dans le budget de 2023, à 102 milliards de dollars dans le budget de 2024, est l'accord de règlement de 23 milliards de dollars conclu avec Services aux Autochtones Canada pour indemniser les victimes du système de protection de l'enfance. Ce ministère nous a tenus informés de l'évolution du dossier. J'ai cru comprendre que les 23 milliards de dollars avaient été versés à Deloitte l'année dernière. Est-il possible que ces 23 milliards aient été versés l'année dernière, mais que l'emprunt ait eu lieu cette année? Devrait-on voir ce montant au cours du même exercice financier? C'est ma première question.

Ma deuxième question est la suivante : en quelle année les 23 milliards de dollars ont-ils été comptabilisés à titre de dépenses? Je pose la question parce qu'il est difficile pour le

which the expenditure is recorded one year, the money is borrowed another year and the estimates have it in another year. We are trying to match it up from year to year. Can you answer those two questions?

Mr. Larouche: Regarding the difference between when the settlement payment is made and when the expense is recorded, it has to do with the different accounting bases. The budget is on a full accrual basis. Here we are talking about a cash projection. If my memory is correct, for the Canadian Human Rights Tribunal and the First Nations Child and Family Services, the expense of it would have been recognized in the Economic and Fiscal Update 2021. The accounting rule is that when there is a liability and a certain probability that this liability will materialize, then the expense will be recorded at that time, and it could be different from when a settlement is actually paid out because there are multiple negotiation attempts.

Senator Marshall: Can you confirm that the \$23 billion was recorded as an expenditure back in 2021? The Treasury Board and Finance are here, so if somebody could clarify that, it would be a big help.

Mr. Larouche: We will get back to you about when it was recorded in the public accounts. I don't have it in my notes. I know it was in our forecast for the Economic and Fiscal Update 2021. That's my recollection. We will endeavour to get back to you as a follow-up and confirm those details.

Senator Marshall: To return to my first question, is it possible that the money went out to Deloitte last year but the borrowing is this year? Is it possible to have such an overlap?

Mr. Larouche: I don't have that detail with me. I believe that in our fiscal monitor we disclosed that the payment was in February 2024. Why don't we get back to you as a follow-up?

Senator Marshall: Could you? It's a very confusing issue because these claims and settlements cross over into different years. What year do they show up in the public accounts? What year do they show up in the estimates? That would be great. Thank you.

Comité des finances de faire le suivi lorsque les dépenses liées aux ententes de règlement sont inscrites une année, que l'argent est emprunté une autre année et que le budget est présenté une autre année. Nous essayons de faire correspondre tout cela d'une année à l'autre. Pouvez-vous répondre à ces deux questions?

M. Larouche : En ce qui concerne la différence entre le moment où le paiement du règlement est effectué et le moment où les dépenses sont inscrites, sachez qu'il y a différentes méthodes comptables. Le budget est établi selon la comptabilité d'exercice intégrale. Ici, nous parlons d'une projection de trésorerie. Si ma mémoire est bonne, pour le Tribunal canadien des droits de la personne et les Services à l'enfance et à la famille des Premières Nations, les dépenses auraient été inscrites dans la Mise à jour économique et budgétaire de 2021. La règle comptable veut que lorsqu'il y a un passif et une certaine probabilité que ce passif se matérialise, alors les dépenses seront inscrites à ce moment-là, et cela pourrait être différent du moment où une somme est versée dans le cadre d'une entente de règlement étant donné qu'il peut y avoir plusieurs tentatives de négociation.

La sénatrice Marshall : Pouvez-vous confirmer que les 23 milliards de dollars ont été inscrits comme dépenses en 2021? Des représentants du Conseil du Trésor et du ministère des Finances sont ici, alors si quelqu'un pouvait clarifier ce point, cela nous aiderait beaucoup.

M. Larouche : Nous allons nous renseigner puis nous communiquerons avec vous pour vous dire quand ces dépenses ont été inscrites dans les Comptes publics. Je n'ai pas cette information dans mes notes. Je sais que cela figurait dans nos prévisions pour la Mise à jour économique et budgétaire de 2021. C'est ce dont je me souviens. Nous allons vérifier et vous revenir là-dessus.

La sénatrice Marshall : Pour revenir à ma première question, est-il possible que l'argent ait été versé à Deloitte l'année dernière, mais que l'argent ait été emprunté cette année? Est-il possible qu'il y ait un tel chevauchement?

M. Larouche : Je n'ai pas cette information avec moi. Je crois que nous avons indiqué dans *La revue financière* que le paiement était prévu pour février 2024. Nous allons vérifier ce qu'il en est et communiquer avec vous dès que possible.

La sénatrice Marshall : Pourriez-vous le faire? Il s'agit d'une question très complexe, car ces revendications et ces règlements s'étendent sur plusieurs années. Au cours de quels exercices apparaissent-ils dans les Comptes publics et dans le budget? Ce serait très utile. Je vous remercie.

[Translation]

Senator Forest: My question is for Transport Canada. Mr. Caceres, you talked about the department's objective of supporting regional rail services in particular.

I don't know what your plan is in that regard.

The Bas-Saint-Laurent region and other regions have never been so poorly served. At one time, we had a train that ran every day in the middle of the day. Nowadays, there are only three trains a week in Rimouski, and they run in the middle of the night.

The VIA Rail station is closed. The environment is not conducive to using public transport. And yet, when we consider the challenges of global warming, we know that we should be taking cars off the roads and moving in the opposite direction.

We understand that this is VIA Rail. Is there a strategy in the measures to be put in place to improve this service? The fewer users there are, the fewer services there are, and the fewer services there are, the fewer users there are. We're in a negative spiral that doesn't encourage the use of public transport.

[English]

Mr. Caceres: Thank you very much for the question.

For questions about the choices of the type of service and service levels, in terms of what they are as well as looking at the different pieces, I'll invite my colleague Serge Bijimine to speak to that. Thank you.

[Translation]

Mr. Bijimine: Good morning, and thank you for your questions. VIA currently offers services on three different branches. There's the Quebec City-Windsor corridor, and for the corridor, there's the high-frequency train project that's moving forward. Outside what we call the "long corridor," there's the Canadian and the Ocean.

Your question concerns regional routes. You're right to say that service has declined. However, VIA has purchased new fleets that began to be delivered in 2022, and this process will continue until 2025.

In addition, Budget 2024 set aside additional funds for everything to do with the long corridor, such as regional roads. So we expect that over the next few years, within the next 5 to 10 years, we'll be offering a better service. But you're absolutely right: This is something we've been trying to rebuild and get back on track since the pandemic.

[Français]

Le sénateur Forest : Ma question s'adresse à Transports Canada. Monsieur Caceres, vous avez parlé de l'objectif du ministère de soutenir particulièrement les dessertes ferroviaires en région.

Je ne connais pas votre plan à ce niveau.

La région du Bas-Saint-Laurent et d'autres régions n'ont jamais été aussi mal desservies. À une certaine époque, nous avions un train qui passait en plein jour, tous les jours. Actuellement, à Rimouski, il n'y a que trois trains par semaine et ils passent en pleine nuit.

La gare de VIA Rail est fermée. L'environnement n'est pas propice à utiliser le transport en commun. Pourtant, lorsqu'on tient compte des défis ayant trait au réchauffement climatique, on sait qu'on devrait enlever les voitures sur les routes et qu'on devrait vraiment aller dans la direction opposée.

Nous comprenons que c'est VIA Rail. Y a-t-il une stratégie dans les mesures à mettre en place pour améliorer ce service? Moins il y a d'usagers, moins il y a de services, et moins il y a de services, moins il y a d'usagers. Nous sommes dans une spirale négative qui ne favorise pas l'utilisation du transport en commun.

[Traduction]

M. Caceres : Je vous remercie pour votre question.

Pour les questions qui se rapportent aux types et aux niveaux de service offerts, je vais laisser Serge Bijimine répondre et vous donner plus de détails à ce sujet. Merci.

[Français]

M. Bijimine : Bonjour, et merci pour les questions. Actuellement, VIA offre des services sur trois différentes branches. Il y a le corridor Québec-Windsor, et pour le corridor, il y a le projet de train à grande fréquence qui va de l'avant. En dehors de ce qu'on appelle le « long corridor », il y a le Canadien et l'Océan.

Votre question concerne les routes régionales. Vous avez raison de dire que le service a diminué. Par contre, VIA a acheté de nouvelles flottes qui ont commencé à être livrées en 2022, et e processus se poursuivra jusqu'en 2025.

De plus, le budget de 2024 a mis de côté des fonds supplémentaires pour tout ce qui touche au long corridor, comme les routes régionales. On s'attend donc à ce que, au cours des prochaines années, d'ici 5 à 10 ans, on offre un meilleur service. Par contre, vous avez parfaitement raison : c'est quelque chose qu'on essaie de reconstruire et de remettre sur pied depuis la pandémie.

Senator Forest: I think the challenge posed by global warming is the sheer volume of vehicles on the roads. We need a national strategy for the purchase of electric vehicles. However, as far as rail services are concerned, we went from one service every day to three services a week, at night. As for airport transport, Air Canada no longer provides the service. All our means of public transport are in decline, and that calls for a national strategy, in my opinion.

Is Transport Canada aware of this? Even if we can't reverse the trend in the next few months, there has to be a start somewhere to develop a comprehensive national public transport strategy. At the moment, we're going in the opposite direction to where we should be going.

Mr. Bijimine: Thank you for your question. I can assure you that we are in the process of analyzing the full impact and studying the multimodal mode to ensure that the train, the plane and the bus, as well as all the other modes of transportation, can be better integrated to offer Canadians a better service.

Senator Forest: Thank you.

Senator Gignac: My question is for Ms. Hébert, from Transport Canada, and it relates once again to zero-emission vehicles. There is a big disparity between the provinces. In Ontario, zero-emission vehicles accounted for only 6.9% of sales in the first quarter, compared with 25% in Quebec and over 20% in British Columbia. Why is the percentage so low in Ontario? Can you give us more details? Is your subsidy the same from coast to coast? Something is going on in Ontario.

Ms. Hébert: There is one factor that explains the difference in program take-up rates.

[English]

The federal investments or the federal incentive is matched, in some cases, by provinces. When a province, equally, has a program that provides an incentive, that becomes very attractive for a consumer, and it makes it easier for consumers to be able to purchase an electric vehicle. I think what you're seeing in the provinces of British Columbia and Quebec, and somewhat in Ontario, is that stacking of federal and provincial incentives. In Ontario, that has changed more recently, and I think that's where you're seeing the different percentage and participation. However, in the rest of the country, we're also seeing other provinces and territories come forward with incentives. You're seeing that take-up increase in the rest of Canada.

Le sénateur Forest : Je pense que le défi lié au réchauffement climatique est le volume important de véhicules sur les routes. On se doit d'avoir une stratégie nationale en ce qui concerne l'achat de véhicules électriques. Par contre, du côté des services ferroviaires, on part d'une desserte tous les jours à trois dessertes par semaine, la nuit. En ce qui concerne le transport aéroportuaire, Air Canada n'offre plus le service. Tous nos moyens de transport collectif sont en train de périlcliter, et cela exige une stratégie nationale, à mon avis.

Est-ce que Transports Canada est sensible à cela? Même si on ne peut pas renverser la tendance dans les prochains mois, il faut qu'il y ait un début quelque part pour qu'on développe une stratégie globale et nationale en matière de transport collectif. Actuellement, on s'en va dans la direction opposée à celle dans laquelle on devrait aller.

M. Bijimine : Merci pour la question. Je peux vous assurer qu'on est en train d'analyser tout l'impact et d'étudier le mode multimodal afin de s'assurer que le train, l'avion et l'autobus ainsi que tous les autres modes de transport peuvent être mieux intégrés afin d'offrir un meilleur service aux Canadiens.

Le sénateur Forest : Merci.

Le sénateur Gignac : Ma question s'adresse à Mme Hébert, de Transports Canada, et concerne encore une fois les véhicules à zéro émission. On remarque une grande disparité entre les provinces. En Ontario, on constate que les véhicules zéro émission comptent pour seulement 6,9 % des ventes au premier trimestre, comparativement à 25 % au Québec et à au-dessus de 20 % en Colombie-Britannique. Qu'est-ce qui explique que ce pourcentage est si faible en Ontario? Pouvez-vous nous donner plus de détails? Est-ce que votre subvention est la même d'un océan à l'autre? Il se passe quelque chose en Ontario.

Mme Hébert : Il y a un élément qui explique la différence entre les taux de participation au programme.

[Traduction]

Les investissements fédéraux ou les incitatifs fédéraux sont, dans certains cas, égalés par les provinces. Lorsqu'une province dispose également d'un programme d'incitatifs, cela devient très attrayant pour le consommateur et facilite l'achat d'un véhicule électrique. Je pense que la participation à laquelle on assiste dans les provinces de la Colombie-Britannique et du Québec, et un peu en Ontario, est attribuable à cette combinaison d'incitatifs fédéraux et provinciaux. En Ontario, il y a eu un changement récemment, et je pense que c'est ce qui explique les différents pourcentage et taux de participation. Cependant, dans le reste du pays, nous voyons également d'autres provinces et territoires offrir des incitatifs. On constate une augmentation de la participation dans le reste du Canada.

Senator Gignac: Since Ontario had no mandate, no rebate and less infrastructure than Quebec, how is it realistic to have a 60% target in Canada for 2030 if we only have 6.9% of the most populous province in Canada?

[Translation]

The Chair: They may not have the information, but I would like to add something. Could it be that the stacking of federal and provincial incentives increases sales in Quebec, whereas there is no equivalent provincial incentive in Ontario? I don't know if there is a subsidy in Ontario.

[English]

Ms. Hébert: Correct. That was the point I was trying to make. With the federal incentive and the existence of a provincial incentive, we see higher take-up in those parts of the country where the two coexist.

Senator Gignac: I understand that, but how can we reach 60% nationally in 2030 if Ontario has only 6.9% of the zero net emissions? Ontario has no rebate, no mandate and less infrastructure. Is there any possibility of having more conditional subsidies to push provinces to do something? That province is the core of automobiles in Canada. Carmakers receive submissions from the federal government and the provincial government, but they are doing nothing really to reach that target.

Mr. Bijimine: I can take on that question. There are a few things here.

As Stephanie said, there are three parts when it comes to influencing and getting a bigger uptake when it comes to electric vehicle sales. The first one is the federal incentives, which is 5,000 across the board. The second one is provinces that do have provincial incentives. However, there is also a third one, which is a sales mandate. Quebec and B.C. have a sales mandate. In Canada, we've committed to put into place a sales mandate by 2026, 2030 and 2035. Cars across Canada, regardless which province it is, will have to meet that sales mandate and sales objective. If they don't, certain steps will need to be taken. So, that's the other measure as well. The regulations are being developed as we're speaking, but that's more or less the-carrot-and-the-stick approach.

Senator Gignac: Some provinces have no mandate.

Mr. Bijimine: The mandate will be national.

Le sénateur Gignac : Étant donné que l'Ontario n'a pas d'exigence de vente ni de rabais et qu'elle dispose de moins d'infrastructures que le Québec, est-ce réaliste de penser que d'ici 2030, 60 % des ventes de véhicules neufs seront des véhicules zéro émission au Canada lorsque la province la plus peuplée au pays n'a que 6,9 % des véhicules zéro émission?

[Français]

Le président : Ils n'ont peut-être pas l'information, mais j'aimerais ajouter quelque chose. Cela peut-il être un effet de la subvention québécoise qui, avec le cumul des deux, augmente les ventes, et il n'y a peut-être rien d'équivalent en Ontario? Je ne sais pas s'il y a une subvention en Ontario.

[Traduction]

Mme Hébert : C'est exact. C'est ce que j'essayais d'expliquer. Dans les provinces où il y a une combinaison d'incitatifs fédéraux et provinciaux, la participation au programme est plus grande.

Le sénateur Gignac : Je comprends, mais comment pouvons-nous atteindre 60 % à l'échelle du pays d'ici 2030 si la part de marché des véhicules zéro émission en Ontario n'est que de 6,9 %? L'Ontario n'a pas de rabais, pas d'exigence de vente et moins d'infrastructures. Est-il possible d'avoir plus de subventions conditionnelles pour inciter les provinces à prendre des mesures? Cette province est le centre de la fabrication des véhicules automobiles au Canada. Les constructeurs automobiles reçoivent des propositions du gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, mais ils ne font rien pour atteindre cet objectif.

M. Bijimine : Je peux répondre à cette question. Il y a plusieurs éléments.

Comme Mme Hébert l'a dit, il y a trois éléments qui influent sur les ventes de véhicules électriques et qui contribuent à les accroître. Le premier est l'incitatif fédéral, qui s'élève à 5 000 \$ pour tous les véhicules. Le deuxième est les incitatifs provinciaux. Toutefois, il y a un troisième élément : une exigence de vente. Le Québec et la Colombie-Britannique en ont une. Au Canada, nous nous sommes engagés à mettre en place une exigence de vente qui nous permettra d'atteindre nos objectifs d'ici 2026, 2030 et 2035. Les voitures de tout le Canada, quelle que soit la province, devront respecter cette exigence assortie d'objectifs de vente. Si ce n'est pas le cas, certaines mesures devront être prises. C'est donc l'autre mesure. Des règlements sont en cours d'élaboration en ce moment même, mais il s'agit plus ou moins de l'approche de la carotte et du bâton.

Le sénateur Gignac : Certaines provinces n'ont aucune exigence de vente.

M. Bijimine : L'exigence aura une portée nationale.

Senator Gignac: Yes, okay.

Senator Smith: Just to go back to Transport Canada, I'd like to piggyback on Senator Marshall's comments earlier. Could you point to specific areas where you've reduced spending on professional and special services? Can you give us an update on that?

Mr. Caceres: In terms of specific amounts, we have a broad amount that has been targeted for the department in order to be able to meet its obligation for reducing government spending. In terms of the specific measures that are taking place, they tend to be very broad, depending upon the nature of the particular program or area. All those have been examined collectively in terms of what the specific areas are that they are going to reduce.

Senator Smith: Do you have a top two or three areas that you really focus on, or are they generalities where you go through the whole list and figure out bits and pieces here and there?

Mr. Caceres: It is more going through all of them. Again, it's a review to make sure we've examined all the different professional services across the board. We're not necessarily looking specifically that this is the one area we're focusing in on. All of them are essentially being examined to make sure we can meet that reduction.

Senator Smith: You mentioned that Transport Canada is looking to increase operational efficiencies and reduce spending in areas you called "low value for money." Could you elaborate on what constitutes "low value for money" for the department?

Mr. Caceres: As we were going through it, we found numerous processes that, for example, might be paper-based or labour intensive in terms of how that work is conducted. Those are the areas where there are opportunities either to simplify the process in terms of how some of those different programs operate or to discover different ways to ensure that they are adopting newer technologies. That allows us to have a much lower cost in terms of delivering some of those services.

Senator Smith: If we go from the opposite of low value, do you have two or three high-value areas where you had the basic or the strongest focus?

Mr. Caceres: One of the key priorities for the department is in the area of safety and security. Obviously, we want to ensure that, as part of the mandate of Transport Canada, those services are provided and are provided to Canadians.

Senator Loffreda: My question is to Finance Canada. As you might know, I am the sponsor of Bill C-69, the budget implementation act, which includes a division that amends the Borrowing Authority Act to increase the maximum borrowing

Le sénateur Gignac : D'accord.

Le sénateur Smith : Mes questions s'adressent aux représentants de Transports Canada. J'aimerais revenir sur ce qu'a dit la sénatrice Marshall. Pourriez-vous nous indiquer les domaines précis dans lesquels vous avez réduit les dépenses liées aux services professionnels et spéciaux? Pouvez-vous faire le point à ce sujet?

M. Caceres : En ce qui concerne les montants précis, le ministère devait respecter un certain montant afin de s'acquitter de son obligation de réduire les dépenses publiques. Quant aux mesures qui sont mises en place, elles sont habituellement assez générales, selon la nature du programme ou du domaine en question. On procède à un examen global pour déterminer dans quels domaines on peut faire des réductions.

Le sénateur Smith : Y a-t-il deux ou trois domaines que vous ciblez en priorité, ou si vous passez en revue toute la liste et trouvez des éléments ici et là?

M. Caceres : Nous les passons tous en revue. Encore une fois, nous devons nous assurer d'examiner l'ensemble des services professionnels. Nous ne ciblons pas nécessairement un domaine en particulier. Nous examinons tous les services afin de pouvoir atteindre notre objectif de réduction.

Le sénateur Smith : Vous avez indiqué que Transports Canada souhaite accroître l'efficacité opérationnelle et réduire les dépenses dans les domaines où, je vous cite, « l'optimisation des ressources est faible ». Pourriez-vous nous expliquer ce que le ministère entend par une « faible optimisation des ressources »?

M. Caceres : Dans le cadre de notre examen, nous avons trouvé de nombreux processus qui, par exemple, se font sur papier ou nécessitent beaucoup de main-d'œuvre. Ce sont donc des domaines dans lesquels on peut simplifier le processus ou le fonctionnement de certains programmes ou trouver des moyens d'adopter de nouvelles technologies. Cela nous permet de réduire considérablement le coût de ces services.

Le sénateur Smith : Parmi les domaines où c'est l'inverse, où l'optimisation des ressources est élevée, y en a-t-il deux ou trois qui étaient prioritaires?

M. Caceres : L'une des principales priorités du ministère est le domaine de la sécurité. Évidemment, nous voulons nous assurer que, dans le cadre du mandat de Transports Canada, ces services sont fournis aux Canadiens.

Le sénateur Loffreda : Ma question s'adresse aux représentants du ministère des Finances. Comme vous le savez peut-être, je suis le parrain du projet de loi C-69, le projet de loi d'exécution du budget, qui comprend une section qui modifie la

amount permitted under the act. In light of this information, I would like you to speak to us about the department's sound fiscal management plan as laid out in your departmental plan.

In your report, you write that you plan to achieve the departmental result that the Government of Canada's borrowing requirements are met at a low and stable cost to support effective management of the federal debt by undertaking the following two things: First, manage the government's debt program in order to raise stable and low-cost funding; and, second, adapt the government's debt management strategy to respond to Canada's evolving economic needs.

Can you expand on the department's mandate to fulfill these two objectives? Will the adoption of Bill C-69 have an impact on your ability to meet these goals? If so, how?

Mr. Veilleux: If it's fine with the member, perhaps we can return to the committee on that with a written response from the leading branch.

Senator Loffreda: Thank you.

I have a supplementary question on that. Do you have the proper officials to answer for Finance Canada, or should I move on? Perhaps Treasury Board? No? I'll try with Finance Canada — no, I'll have to go to the Treasury Board because you won't be able to answer this question. Sorry. It was related to the first question, so no regrets there.

My next question is for our friends from the Treasury Board Secretariat, and it focuses on the data in table 1 in your most recent departmental plan. In this table, TBS is evaluating the percentage of government programs that have suitable measures for tracking performance and information decision-making. In other words, we're looking at how government organizations measure, evaluate and report on their performance. I must admit that I'm a bit skeptical about this exercise. Correct me if I am wrong, but it seems that the same people who choose the indicators are also establishing the targets and assessing the annual performance. Can you educate us on how this process is objectively and independently conducted?

Mr. Brunelle-Côté: My colleague Rod Greenough will answer.

Stephen Burt, Chief Data Officer and Assistant Deputy Minister, Policy and Performance Sector, OCIO, Treasury Board of Canada Secretariat: We talked a bit last time we were here about service standards. We do have expectations of

Loi autorisant certains emprunts afin d'augmenter le montant maximal d'emprunt permis en vertu de la loi. À la lumière de cette information, j'aimerais que vous nous parliez de l'engagement du ministère envers une saine gestion financière, tel qu'il est énoncé dans votre plan ministériel.

Dans votre rapport, vous dites que le ministère veillera à ce que les exigences d'emprunt du gouvernement du Canada soient comblées à un coût faible et stable pour appuyer une gestion efficace de la dette fédérale en prenant les mesures suivantes : premièrement, en gérant le programme de gestion de la dette du gouvernement afin de mobiliser un financement stable et à faible coût; et deuxièmement, en adaptant la stratégie de gestion de la dette du gouvernement afin de répondre aux besoins économiques changeants du Canada.

Pouvez-vous nous en dire plus sur le mandat du ministère en ce qui concerne ces deux objectifs? Dans quelle mesure le projet de loi C-69 aura-t-il une incidence sur votre capacité à atteindre ces objectifs?

M. Veilleux : Si le sénateur est d'accord, la direction responsable fournira une réponse par écrit au comité.

Le sénateur Loffreda : Merci.

J'ai une question complémentaire à ce sujet. Avez-vous des fonctionnaires du ministère des Finances qui pourraient y répondre ou dois-je passer à une autre question? Peut-être le Conseil du Trésor? Non? Je vais essayer avec le ministère des Finances. Non, en fait, je vais devoir m'adresser au Conseil du Trésor, car ma question est liée à la première question, alors je crains que vous ne soyez pas en mesure d'y répondre.

Ma prochaine question s'adresse à nos amis du Secrétariat du Conseil du Trésor et porte sur les données du tableau 1 de votre dernier plan ministériel. Dans ce tableau, le Secrétariat du Conseil du Trésor évalue le pourcentage de programmes gouvernementaux assortis de mesures appropriées pour suivre le rendement et éclairer la prise de décisions. Autrement dit, nous examinons comment les organisations gouvernementales s'y prennent pour mesurer et évaluer leur rendement et en faire rapport. Je dois admettre que je suis un peu sceptique. Corrigez-moi si je me trompe, mais il semble que les personnes qui choisissent les indicateurs sont les mêmes qui établissent les objectifs et qui évaluent le rendement annuel. Pouvez-vous nous expliquer comment ce processus est mené de manière objective et indépendante?

M. Brunelle-Côté : Mon collègue Rod Greenough sera en mesure de vous répondre.

Stephen Burt, dirigeant principal des données et sous-ministre adjoint, Secteur de la politique et du rendement, Bureau du dirigeant principal de l'information, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : La dernière fois que nous

those departments that do set the standards that those standards are both realistic and ambitious in terms of how services are delivered to Canadians under normal circumstances. There is a back and forth on that, and we do have conversations with departments about whether or not their standards are ambitious enough to hit those kinds of targets.

Senator Loffreda: Basically, they set their own standards?

Mr. Burt: They set their own standards.

Senator Loffreda: That is important. In the estimates, we're funding many departments. Many times, we see the departmental plans, but I rarely see 100%. The finance department is 100%, so, congratulations. However, sometimes they're not. I've seen 40%, 45%, 35%. When you've got 40% or 35% in the corporate world, you don't have a chance to explain why you're there. I'd like to know more about how that happens.

Mr. Burt: If we see too many 100%s, we have questions on that, just like I do about my kid's report cards. There will be times where we want to make sure about what we're doing in those situations. If you have 100% consistently, then your standard is probably too low, there's not enough take up of your service or your reporting is wrong. We try to aim for around 80% as an acceptable standard in terms of what kind of response rate or delivery we want to see in that case. For sure, over the last few years, the service standards have been well below what we would expect, but we are seeing a rebound in the last two reports.

Senator Loffreda: I see. Thank you.

Senator MacAdam: My question is for Treasury Board. In last year's refocusing government spending exercise, and I'm citing our Parliamentary Budget Officer here, departments that could not find savings in professional services or travel were asked to find savings elsewhere. As such, this measure could be largely considered a general spending reduction rather than a focused effort to curb spending in travel and professional services in some cases. Does the Treasury Board Secretariat plan to collate and publish these savings by department so Canadians can understand where these cuts have been made? I'm thinking about last year's exercise but also on a go-forward basis. If any restraint programs are implemented, what would be the expectation in terms of transparency on these cuts?

avons comparu devant le comité, nous avons évoqué les normes de service. Nous nous attendons à ce que les ministères fixent des normes à la fois réalistes et ambitieuses quant à la façon dont les services sont fournis aux Canadiens dans des circonstances normales. Il y a donc des échanges et des discussions avec les ministères à ce sujet pour savoir si leurs normes sont suffisamment ambitieuses pour nous permettre d'atteindre ce type d'objectifs.

Le sénateur Loffreda : En fait, ils fixent eux-mêmes leurs propres normes?

M. Burt : Tout à fait.

Le sénateur Loffreda : C'est important. Dans le budget des dépenses, nous finançons de nombreux ministères. Nous voyons souvent les plans des ministères, mais je vois rarement des 100 %. Le ministère des Finances a 100 %, alors c'est merveilleux. Toutefois, ce n'est pas toujours le cas. Je vois des 40 %, 45 %, 35 %. Lorsque vous avez 40 ou 35 % dans le monde des affaires, vous n'avez pas l'occasion de donner des explications. J'aimerais en savoir plus sur la façon dont cela se produit.

M. Burt : Si nous voyons trop de 100 %, nous nous posons des questions, tout comme je le fais pour le bulletin scolaire de mon enfant. Il y aura des moments où nous voudrions vérifier ce qui se passe dans ces situations. Si vous obtenez systématiquement 100 %, c'est que votre norme est probablement trop basse, qu'on n'a pas suffisamment recours à votre service ou que votre rapport est erroné. Nous considérons que 80 % est une norme acceptable et c'est ce à quoi nous nous attendons dans ce cas. Chose certaine, au cours des dernières années, les normes de service ont été bien inférieures à ce à quoi nous nous attendions, mais nous avons constaté une amélioration dans les deux derniers rapports.

Le sénateur Loffreda : Je vois. Merci.

La sénatrice MacAdam : Ma question s'adresse aux représentants du Conseil du Trésor. Dans l'exercice de recentrage des dépenses publiques de l'année dernière, et je cite ici le directeur parlementaire du budget, les ministères qui ne pouvaient pas réaliser d'économies dans les services professionnels ou les déplacements devaient en réaliser ailleurs. Ainsi, cette mesure pourrait être largement considérée comme une réduction générale des dépenses plutôt que comme un effort ciblé visant à limiter les dépenses liées aux déplacements et aux services professionnels dans certains cas. Le Secrétariat du Conseil du Trésor prévoit-il colliger et publier des données sur les économies réalisées par chaque ministère afin que les Canadiens puissent comprendre où ces réductions ont été effectuées? Je pense au dernier exercice, mais aussi à l'avenir. Si on impose des compressions budgétaires, quel est le degré de transparence auquel on s'attend relativement à ces réductions?

Rod Greenough, Executive Director, Expenditure Management Sector, Treasury Board of Canada Secretariat: I'll start, and then others can join in as needed. There are two things to consider.

First, the reductions last year that the Parliamentary Budget Officer's studied were done in year. They were done by freezing departments' existing appropriations because there was limited time to do an analysis or a deep dive. They were frozen with the idea of targeting travel and professional services. Most departments reported back that's where they found it. However, because the amounts were frozen, if they couldn't find it in the short-term to reduce their travel because they had plans, they had to find it elsewhere. Regarding the question about how to track it, it's frozen. It will be reported the Public Accounts. The money was not available.

Going forward, it was done on a proposal basis. The departments had to bring forward proposals on how they would meet various targets for travel, professional services and operating. In that case, the proposals were studied by the Treasury Board Secretariat and by the Treasury Board and the amounts were reported as an annex to the Main Estimates by department. They're listed there. Each departmental plan has a box up front listing how that specific department is meeting that. That's the reporting for the first phase.

Senator MacAdam: Okay, thank you. Would you expect to do something similar going forward if there were others?

Mr. Greenough: That's to be determined. If there are future exercises they will be reported on, the exact nature may change depending on what is being undertaken.

Senator Kingston: My question is a follow up to the last round, and I believe it's for Treasury Board. I'm going back to the \$411 million spent on health care support for asylum claimants and refugees, but I'm also interested in how the \$704 million in proposed spending on professional and special services may relate to this. These are special services in that the federal government doesn't usually do that kind of direct service, but is this \$411 million being spent on health care support for asylum claimants being augmented by other funds that are lumped under professional services and special services at this moment?

Mr. Brunelle-Côté: Yes, you're right. Most of the amount for Citizenship and Immigration, the \$472.5 million, is for professional services. It's to pay for nurses and for primary health and welfare services. It's found under "Professional Services." In the sups, \$703 million is related to professional

Rod Greenough, directeur exécutif, Secteur de la gestion des dépenses, Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : Je vais commencer, puis d'autres pourront se joindre à moi si nécessaire. Il y a deux choses à prendre en compte.

Premièrement, les réductions que le directeur parlementaire du budget a étudiées ont été effectuées pendant l'année. On a bloqué les affectations des ministères parce qu'on disposait de très peu de temps pour procéder à une analyse ou à un examen approfondi. Les affectations visaient les déplacements et les services professionnels. La plupart des ministères ont indiqué que c'était là qu'ils avaient pu réaliser des économies. Cependant, comme les montants étaient bloqués, s'ils ne pouvaient pas réduire leurs déplacements parce qu'ils avaient déjà des projets, ils devaient réaliser des économies ailleurs. Pour ce qui est du suivi, les affectations sont bloquées. Le montant sera connu au moment du dépôt des Comptes publics. Les fonds n'étaient pas disponibles.

Cela s'est fait en fonction des propositions. Les ministères devaient présenter des propositions sur la manière dont ils atteindraient divers objectifs en matière de déplacements, de services professionnels et de fonctionnement. Dans ce cas, les propositions ont été étudiées par le Secrétariat du Conseil du Trésor et par le Conseil du Trésor, et les montants ont été présentés en annexe du Budget principal des dépenses par ministère. Ils y sont énumérés. Chaque plan ministériel est précédé d'un encadré indiquant comment le ministère concerné s'y prend pour atteindre ses objectifs. Voilà pour la première phase.

La sénatrice MacAdam : D'accord, merci. Prévoyez-vous faire quelque chose de similaire à l'avenir?

M. Greenough : Cela reste à déterminer. La nature exacte peut changer en fonction des mesures prises lors des prochains rapports.

La sénatrice Kingston : Ma question fait suite à une question antérieure, et je crois qu'elle s'adresse aux représentants du Conseil du Trésor. Je reviens sur les 411 millions de dollars affectés aux soins de santé des demandeurs d'asile et des réfugiés, mais j'aimerais également comprendre le lien avec les 704 millions de dollars de dépenses proposées pour les services professionnels et spéciaux. Puisque le gouvernement fédéral n'offre généralement pas ce type de service direct, les 411 millions de dollars affectés aux soins de santé des demandeurs d'asile sont-ils complétés par d'autres fonds qui sont actuellement regroupés sous la rubrique des services professionnels et des services spéciaux?

M. Brunelle-Côté : Oui, vous avez raison. La majeure partie des 472,5 millions de dollars alloués à Citoyenneté et Immigration se rapportent aux services professionnels. Ils servent à payer le personnel infirmier, les soins de santé primaire et les services sociaux. Ce montant se trouve sous la rubrique

services. A bit more than half of that is for these specific measures, namely, professional services.

Senator Kingston: Has there ever been any consideration given to refocusing some of that money to put toward the organizations at the provincial level? I'm thinking of the Multicultural Association of Fredericton, which does a lot of work around settlement and who, in my opinion, may be able to do this work more effectively for asylum seekers, as well as more cost effectively. They already have linkages to the health care system in New Brunswick and so on. Has any consideration been given to that?

Mr. Brunelle-Côté: It's a good question. It's more of a policy question. I think it is better directed to IRCC.

Mr. Greenough: The only thing to add is that, from an accounting perspective, it would still be a professional service if it was an operating expense being paid that wasn't being delivered by a government employee. It would still show in the same reporting of professional services which, again, gives clarity to how much stuff is in that bucket. It is not all one type of spend. There are many different things under professional services.

Senator Kingston: So professional services money is being given to organizations like the Multicultural Association of Fredericton?

Mr. Greenough: I'm unaware of where it's being given. I am saying that if it were to be given, if they were to perform the service, it would still count as a professional service.

Senator Kingston: It wouldn't be a refocusing, then?

Mr. Greenough: I guess not, no.

Senator Kingston: Thank you.

Senator Pate: I want to follow up on some questions asked by my colleague Senator Galvez around the sustainable finance taxonomy. I'm curious as to whether you can discuss some of the concrete ways the sustainable development goals, including equality and elimination of poverty, are being incorporated into the taxonomy. Also, could you outline what steps are being taken to consult, in particular with Indigenous peoples as well as other marginalized groups, including folks in poverty, Black and other racialized communities, women, those with disabilities and others who are disproportionately experiencing environmental

« Services professionnels ». Dans le Budget supplémentaire des dépenses, 703 millions de dollars sont liés aux services professionnels. Un peu plus de la moitié de cette somme est consacrée à ces mesures précises, à savoir les services professionnels.

La sénatrice Kingston : A-t-on déjà envisagé de rediriger une partie de ces fonds vers des organisations provinciales? Je pense à l'Association multiculturelle de Fredericton, qui fait beaucoup de travail en matière de réinstallation et qui, à mon avis, pourrait être en mesure de faire ce travail plus efficacement pour les demandeurs d'asile, et de façon plus économique. Elle a déjà des liens avec le système de santé du Nouveau-Brunswick, etc. A-t-on envisagé cette possibilité?

M. Brunelle-Côté : C'est une bonne question. Il s'agit plutôt d'une question de politique. Je pense qu'il est préférable de l'adresser à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada.

M. Greenough : La seule chose à ajouter est que, du point de vue de la comptabilité, même si cette dépense de fonctionnement est rattachée à un fournisseur externe, il s'agit tout de même d'un service professionnel. Cette dépense figure tout de même dans le rapport sur les services professionnels. Encore une fois, cela illustre la quantité de choses qui se trouvent dans cette catégorie. Il n'y a pas qu'un seul type de dépenses. Les services professionnels englobent de nombreuses choses différentes.

La sénatrice Kingston : L'argent des services professionnels est donc donné à des organisations comme l'Association multiculturelle de Fredericton?

M. Greenough : Je ne sais pas à qui les fonds sont donnés. Je dis seulement que si les fonds sont donnés et que des organismes sont responsables d'effectuer le service, cela compte tout de même comme des services professionnels.

La sénatrice Kingston : Il ne s'agirait donc pas de dépenses recentrées?

M. Greenough : Je pense que non.

La sénatrice Kingston : Merci.

La sénatrice Pate : Je voudrais revenir sur certaines questions posées par ma collègue, la sénatrice Galvez, à propos de la taxonomie des finances durables. Je me demande si vous pourriez nous parler de l'incorporation concrète des objectifs de développement durable, y compris l'égalité et l'élimination de la pauvreté, dans la taxonomie. De plus, pourriez-vous décrire les mesures prises pour consulter, en particulier, les peuples autochtones ainsi que d'autres groupes marginalisés, notamment les personnes en situation de pauvreté, les Noirs et les autres communautés racisées, les femmes, les personnes handicapées et

racism and other inequalities, as well as the disproportionate impact of climate change?

Mr. Veilleux: Thank you for the question.

I will have the lead for financial sector policy, Clifton Lee-Sing, respond to that. Thank you.

Mr. Lee-Sing: Thank you for the question.

I understood the second part about different groups. Would you mind repeating the first part? I didn't quite understand what you were asking for.

Senator Pate: Sure. Can you provide us with concrete examples of the steps that are being taken to ensure the sustainable development goals, including equality and elimination of poverty, are incorporated into the taxonomy?

Mr. Lee-Sing: Thank you for the question.

The sustainable finance taxonomy we're envisioning, and which the Sustainable Finance Action Council provided recommendations on, is a tool for market participants — investors, borrowers — to label various types of activities as being green or transition. As such, these activities — and the criteria used to specify whether something is in those two categories — do not directly take into account many of the social dimensions. That would be through other forms and tools.

That said, there is an expectation that market participants who use the tool would do no significant harm. That set of principles has been embedded by other countries in their taxonomies. There are also expectations that the users of such a taxonomy would follow other best practices, including having appropriate climate disclosure and transition plans that are public.

There are other venues to talk about more of the social aspects, and the government is working on that through different policies, but not through this market taxonomy, which is really just a tool for market participants.

Senator Pate: I was struck by your phrasing, “no significant harms.” What does that mean?

Mr. Lee-Sing: That is a set of principles that borrowers would use when they're going out with a lending product. They would make assurances that what their activity or project is doing doesn't negatively impact certain sectors or parts of society in a particular way. This is probably not the best example, because it's not allowed to fund coal projects, for example, but the emissions that would be provided from that might negatively impact certain sectors, people and groups. If

d'autres personnes qui subissent de manière disproportionnée le racisme environnemental et d'autres inégalités, ainsi que les effets disproportionnés des changements climatiques.

M. Veilleux : Je vous remercie de votre question.

Je demanderai au responsable de la politique du secteur financier, Clifton Lee-Sing, de répondre à cette question. Merci.

M. Lee-Sing : Je vous remercie de votre question.

J'ai compris la deuxième partie au sujet des différents groupes. Pourriez-vous répéter la première partie? Je n'ai pas bien compris ce que vous demandiez.

La sénatrice Pate : Bien sûr. Pouvez-vous nous donner des exemples concrets des mesures prises pour faire en sorte que les objectifs de développement durable, y compris l'égalité et l'élimination de la pauvreté, soient incorporés dans la taxonomie?

M. Lee-Sing : Je vous remercie de votre question.

La taxonomie des finances durables que nous envisageons, et sur laquelle le Conseil d'action en matière de finance durable a formulé des recommandations, est un outil permettant aux acteurs du marché — les investisseurs, les emprunteurs — de désigner divers types d'activités comme étant vertes ou de transition. En tant que telles, ces activités — et les critères utilisés pour déterminer si une activité entre dans ces deux catégories — ne tiennent pas directement compte de nombreuses dimensions sociales. Celles-ci doivent être prises en compte sous d'autres formes et avec d'autres outils.

Cela étant, on attend des acteurs du marché qui utiliseront l'outil qu'ils ne causent pas de préjudice important. Cet ensemble de principes a été intégré par d'autres pays dans leurs taxonomies. On attend également des utilisateurs d'une telle taxonomie qu'ils suivent d'autres pratiques exemplaires, par exemple en publiant des informations appropriées relatives au climat et en élaborant des plans de transition.

Il existe d'autres moyens d'aborder les aspects sociaux, et le gouvernement y travaille grâce à différentes politiques, mais pas à travers cette taxonomie du marché, qui n'est en fait qu'un outil pour les acteurs du marché.

La sénatrice Pate : Vous avez dit « pas de préjudice important », ce qui m'a frappée. Qu'est-ce que cela signifie?

M. Lee-Sing : Il s'agit d'un ensemble de principes que les emprunteurs utilisent lorsqu'ils proposent un produit de prêt. Ils s'assurent que leur activité ou leur projet n'a pas d'incidence négative sur certains secteurs ou certaines parties de la société. Ce n'est probablement pas le meilleur exemple, car il n'est pas permis de financer des projets liés au charbon, par exemple, mais les émissions qui en résulteraient pourraient avoir une incidence négative sur certains secteurs, certaines personnes et certains

you were to do such a lending, you would be prevented from it by these principles which you would adhere to. You would want to ensure you're not doing significant harm to particular groups. You would have to report on that. Those criteria wouldn't permit you to use the taxonomy in a credible way.

Senator Galvez: Thank you, Senator Pate, for the incredibly interesting question.

I will go back to Mr. Caceres because my question was not answered. Now, hearing my colleagues, we have two problems: the traffic and reducing greenhouse gas emissions. I wonder, how did we come up with the best solution to solve these two problems was to give expensive cars to a few people? Which scenarios did you compare to solve this problem? In those scenarios, did we consider public transport, high-, medium- and heavy-sized vehicles?

Mr. Caceres: I will invite my two colleagues to speak to that, in part for the scenario policy question you're asking and the other in terms of the specifics about the choice in terms of the vehicles between heavy and light.

Senator Galvez: We want to be effective and efficient. We should tackle several problems at the same time.

Ms. Hébert: I can speak to the program eligibility, Mr. Chair, and then I will turn it to my colleague to speak to the program objectives.

One of the things I want to make clear — and I wasn't clear previously — is that to be eligible for an incentive, the vehicle price has to be between \$55,000 and \$65,000. We're talking about cars. In terms of luxury cars, those are not the types of cars that we are looking at targeting through this program. It's about the base model, \$55,000. It can have some trims, so that may be an upgrade of your battery to have a further distance you can travel. It is up to a maximum of \$65,000 to be eligible for a federal incentive. It is the same for medium- and heavy-duty vehicles. We're not just talking about cars, but we are also talking about SUVs and trucks. Equally, we want to make an impact in that area, as well as medium- and heavy-duty vehicles. It's about base models eligible for the incentive.

I will turn to my colleague to speak to the program objectives.

Mr. Bijimine: You also wanted to broadly know what we're doing on other modes of transportation.

groupes. Si vous vouliez faire un tel prêt, les principes auxquels vous adhérez vous en empêcheraient. Vous voudriez vous assurer de ne pas nuire de manière importante à des groupes particuliers. Vous devriez faire rapport à ce sujet. Les critères ne vous permettraient pas d'utiliser la taxonomie de manière crédible.

La sénatrice Galvez : Merci pour cette question très intéressante, sénatrice Pate.

Je reviens à M. Caceres parce qu'il n'a pas répondu à ma question. À entendre mes collègues, nous avons deux problèmes : la circulation et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Je me demande comment nous sommes arrivés à l'idée que la meilleure solution pour résoudre ces deux problèmes était d'offrir des voitures coûteuses à un petit nombre de personnes. Quels scénarios avez-vous comparés pour résoudre ce problème? Dans ces scénarios, avez-vous pris en compte les transports en commun, les véhicules de grande taille, de taille moyenne et de grande taille?

M. Caceres : J'inviterai mes deux collègues à s'exprimer à ce sujet, d'une part pour la question de politique relative au scénario que vous posez et, d'autre part, en ce qui concerne les détails du choix entre les véhicules lourds et les véhicules légers.

La sénatrice Galvez : Nous voulons être efficaces et productifs. Nous devons nous attaquer à plusieurs problèmes en même temps.

Mme Hébert : Je peux parler de l'admissibilité au programme, monsieur le président, et je laisserai ensuite la parole à mon collègue pour qu'il parle des objectifs du programme.

L'une des choses que je tiens à préciser — et je ne l'ai pas fait auparavant —, c'est que, pour pouvoir bénéficier d'un incitatif, il faut que le prix du véhicule acheté soit compris entre 55 000 et 65 000 \$. Nous parlons ici de voitures. Les voitures de luxe ne sont pas le type de véhicules que nous cherchons à cibler dans le cadre de ce programme. Nous visons les modèles de base, soit 55 000 \$. Il peut y avoir des options, par exemple une batterie plus performante pour parcourir une plus grande distance. Vous pouvez bénéficier d'un incitatif fédéral jusqu'à un maximum de 65 000 \$. Il en va de même pour les véhicules moyens et lourds. Nous ne parlons pas seulement des voitures, mais aussi des VUS et des camions. Nous voulons également avoir une incidence dans ce domaine, ainsi que dans celui des véhicules moyens et lourds. Il est question des modèles de base admissibles à l'incitatif.

Je me tourne vers mon collègue pour qu'il parle des objectifs du programme.

M. Bijimine : Vous souhaitiez également savoir ce que nous faisons pour les autres modes de transport de manière générale.

My colleague Stephanie touched on the on-road. That's our plan for the on-road incentive, mixed with a sales mandate as well. That's the plan to capture and ensure the on-road section, the cars we drive, are as efficient as possible when it comes to meeting our net-zero objective.

On the aviation side, we have through the ICAO, committed to reaching 10% of sustainable aviation fuel usage by 2030. We've committed. We have a working group with the industry. We're hard at work to ensure that we're well positioned to meet the 10% for sustainable aviation fuel by 2030.

On the rail side, there are two things. I mentioned the High Frequency Rail. The expectation for the High Frequency Rail is that it will be either 90% or fully electrified. We're talking a major improvement when it comes to greenhouse gas emission reduction. On the freight rail side, we've been talking with CN, and CP. They are in the middle of demonstrating hydrogen hybrid trains. That's something else we're working with them on the freight rail side.

On the marine side, we recently launched a program called the Green Shipping Corridor Program, \$165 million. That's to green shipping between various shipping corridors.

When it comes to the full decarbonization of the transportation sector, we do have a plan.

In addition to everything I've mentioned, we've also set up a group on the marine climate action plan, the on-road climate action plan, the aviation action plan and the rail action plan to further come up with new options and ways to reduce with the industry, government and provincial and territorial governments as well.

The Chair: In conclusion, please.

Mr. Bijimine: That's the strategy at a high level.

[Translation]

Senator Dalphond: I have a question for the Department of Finance. I know that the director of markets and securities policy is with us. Are there still expenses incurred for the cooperative securities regulator, or is the transition office completely closed and there are no more expenses at that level?

Mr. Veilleux: Could you repeat the question? They didn't hear it.

Ma collègue Stephanie a abordé la question des véhicules routiers. Il s'agit de notre plan pour l'incitatif concernant les véhicules routiers, assorti d'un mandat de vente. C'est un plan qui vise les véhicules routiers — les voitures que nous conduisons — pour faire en sorte qu'ils soient aussi efficaces que possible en vue d'atteindre notre objectif de carboneutralité.

En ce qui concerne l'aviation, nous nous sommes engagés, par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à atteindre 10 % d'utilisation durable de carburant d'aviation d'ici 2030. C'est un engagement que nous avons pris. Nous avons mis en place un groupe de travail avec les acteurs du secteur. Nous travaillons d'arrache-pied pour faire en sorte d'être bien placés pour atteindre la cible de 10 % de carburant d'aviation durable d'ici 2030.

En ce qui concerne le transport ferroviaire, il y a deux choses. J'ai mentionné le train à haute fréquence. On s'attend à ce qu'il soit électrifié à 90 % ou en entier. Il s'agit d'une amélioration majeure en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Du côté du transport ferroviaire de marchandises, nous avons discuté avec le CN et le CP. Ces compagnies sont en train de faire la démonstration de trains hybrides à l'hydrogène. Nous collaborons avec eux sur cette initiative dans le domaine du transport de marchandises.

Dans le domaine maritime, nous avons récemment lancé un programme appelé le Programme des corridors maritimes verts, doté de 165 millions de dollars. Il a pour but de rendre le transport maritime plus écologique entre les différents couloirs de navigation.

Ainsi, nous avons bel et bien un plan pour décarboner entièrement le secteur des transports.

En plus de tout ce que j'ai mentionné, nous avons également mis en place un groupe pour le plan d'action climatique maritime, le plan d'action climatique routier, le plan d'action aérien et le plan d'action ferroviaire afin de trouver de nouvelles options et de nouveaux moyens de réduire les émissions. Ces groupes sont composés de l'industrie, du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux et territoriaux.

Le président : Je vous prie de bien vouloir conclure.

M. Bijimine : Voilà une vue d'ensemble de notre stratégie.

[Français]

Le sénateur Dalphond : J'ai une question pour le ministère des Finances. Je sais que le directeur de la politique des marchés et des valeurs mobilières est avec nous. Y a-t-il encore des dépenses encourues pour l'agence coopérative de réglementation des valeurs mobilières, ou est-ce que le bureau de transition est complètement fermé et il n'y a plus de dépenses à ce niveau?

M. Veilleux : Pouvez-vous répéter la question? Ils n'ont pas entendu.

[English]

Senator Dalphond: There was a bureau of transitions to have cooperative regulators in matters of securities and security market. That didn't work out. I was just asking if it has closed down now and there are no more expenses for that item.

[Translation]

Mr. Veilleux: The director of the policy branch is not with us, but we can get back to you with a written answer.

Senator Dalphond: Thank you.

The Chair: Thank you. That concludes our meeting. Thank you to the witnesses for their participation. Mr. Brunelle-Côté, thank you for your first appearance. If this counts in your probation assessment, you should do well. I would remind the witnesses to provide us with their written answers by the end of the day on Wednesday, July 3. Will our clerk be on holiday?

Honourable senators, I would like to remind you that our next meeting is scheduled for tomorrow at 6:45 p.m. — I don't think there will be one before that — to continue our study of the Supplementary Estimates (A). I'd like to thank the whole support team, the translation people, the pages and the others. Thank you for your support.

(The committee adjourned.)

[Traduction]

Le sénateur Dalphond : Un bureau des transitions a été mis sur pied dans le but d'établir des responsables de la réglementation coopératifs dans le domaine du marché des valeurs mobilières. Cela n'a pas fonctionné. Je me demandais simplement si ce bureau avait été fermé et s'il n'y avait plus de dépenses pour ce poste.

[Français]

M. Veilleux : On n'a pas le directeur de la Direction générale de la politique, mais on peut vous revenir avec une réponse par écrit.

Le sénateur Dalphond : Merci.

Le président : Merci. Cela conclut notre réunion. Merci aux témoins de leur participation. Monsieur Brunelle-Côté, merci de votre première comparution. Si cela compte dans votre évaluation de période de probation, vous devriez bien faire. Je rappelle aux témoins de nous fournir leurs réponses écrites d'ici la fin de la journée du mercredi 3 juillet. Est-ce que ce sont les vacances de notre greffière?

Honorables sénateurs, je vous rappelle que notre prochaine réunion aura lieu en principe demain, à 18 h 45 — je ne crois pas qu'il y en aura une avant —, pour continuer notre étude du Budget supplémentaire des dépenses (A). J'aimerais remercier l'ensemble de l'équipe de soutien, les gens de la traduction, les pages et les autres. Merci de votre soutien.

(La séance est levée.)
